

# PAISAJES DE LA MOVILIDAD COTIDIANA

PUESTA EN VALOR DE LOS ACCESOS A LA CIUDAD MEDIANTE LA ALUZA

Universidad de Sevilla  
Escuela Técnica Superior de Arquitectura  
Dpto. Urbanística y Ordenación del Territorio

# PAISAJES DE LA MOVILIDAD COTIDIANA

## PUESTA EN VALOR DE LOS ACCESOS A LA CIUDAD MEDIA ANDALUZA

TESIS DOCTORAL  
Sevilla - 2017

Doctoranda: María Pilar Casado Villa  
Directora: Dra. María Teresa Pérez Cano



Imagen de portada: Anuncio sobre imagen de google maps – street view, Lucena carretera N-331

# PAISAJES DE LA MOVILIDAD COTIDIANA

PUESTA EN VALOR DE LOS ACCESOS A LA CIUDAD MEDIA ANDALUZA







**Universidad de Sevilla**

Escuela Técnica Superior de Arquitectura

Tesis Doctoral

**Paisajes de la movilidad cotidiana. Puesta en valor de los accesos a la ciudad media andaluza.**

Doctoranda

Visto bueno directora

María Pilar Casado Villa

Dra. María Teresa Pérez Cano



Paisajes de la movilidad cotidiana. Puesta en valor de los accesos a la ciudad media andaluza

## **Resumen**

Los accesos a las ciudades son el soporte de las nuevas formas de urbanización sobre el territorio desde hace décadas, una colonización que se apoya sobre el trazado de las infraestructuras viarias. Nos ocuparemos de los paisajes asociados a estos entornos peri-urbanos, que son los paisajes cotidianos de los habitantes que se mueven en una ciudad cuyas funciones están cada vez más dispersas en el territorio. En esta movilidad del día a día hemos cambiado el uso de las carreteras tradicionales por nuevos accesos a la ciudad desde vías de gran capacidad, que responden con eficacia a condiciones del tráfico cada vez más exigentes pero que han perdido relación con el territorio. Justificaremos la necesidad de una puesta en valor de los paisajes cotidianos de estos nuevos accesos, que deberían asumir un papel de presentación, de acompañamiento y de acogida.

**Palabras clave.** carreteras; entorno urbano; percepción; periferias; territorio

---

Daily landscapes of mobility. Highlighting the access to intermediate andalusian cities

## **Abstract**

The access to cities are the support of new forms of urbanization and colonization of the territory for decades, following the last infrastructures. We focus on the landscapes associated with these peri-urban environments, which are the everyday landscapes of the citizens that move in a city whose functions are increasingly dispersed in the territory. In this day-to-day mobility we have changed the use of traditional roads for new access to the city from high-capacity roads, which respond in a useful way to strongest demanding traffic conditions but have lost their relation with territory. We will justify the need for a valuation of the daily landscapes of these new accesses, which should assume a role of presentation, accompaniment and reception.

**Key words.** perception; peripheries; roads; territory; urban surroundings



## **Agradecimientos**

Gracias a Lorenzo, por animarme a empezar y por insistirme tantas veces en seguir. Por los trabajos que tenemos pendientes.

A Iria e Isabel, siempre disponibles.

A Fernando, porque con él he aprendido rigor en el trabajo.

A Teresa, por su tiempo, su interés y su confianza. Ha sido muy enriquecedor para mí trabajar a su lado.

Y a todos los profesionales que trabajan para mejorar los paisajes de nuestra vida cotidiana (a algunos los he conocido durante la elaboración de este trabajo, y ha sido un placer)

También siempre agradecida a mis padres y a mi hermana, a Lorenzo y a mis niños, a los que dedico este trabajo.



## ÍNDICE GENERAL

<b>1.</b>	<b><u>INTRODUCCIÓN OBJETIVOS METODOLOGÍA</u></b>	<b>3</b>
1.1.	INTRODUCCIÓN	5
1.2.	OBJETIVOS	9
1.3.	METODOLOGÍA	11
<b>2.</b>	<b><u>ESTADO DE LA CUESTIÓN</u></b>	<b>17</b>
<b>3.</b>	<b><u>LAS PERIFERIAS</u></b>	<b>21</b>
3.1.	DEFINICIONES	23
3.2.	ORIGEN Y DESARROLLO	27
3.3.	TEJIDOS QUE CONFORMAN PERIFERIA	46
3.4.	SITUACIONES	70
<b>4.</b>	<b><u>LA CIUDAD Y LA CARRETERA</u></b>	<b>83</b>
4.1.	DEFINICIONES	85
4.2.	EL PAPEL DE LAS CARRETERAS, EVOLUCIÓN	88
4.3.	LA CARRETERA COMO MIRADOR	116
4.4.	LA MIRADA DEL CONDUCTOR	130
4.5.	CARRETERAS Y PAISAJE	139
<b>5.</b>	<b><u>LOS PAISAJES</u></b>	<b>151</b>
5.1.	DEFINICIONES	153
5.2.	CONSTRUCCIÓN DE LA IDEA DE PAISAJE	154
5.3.	ESTRATEGIAS DE INTERVENCIÓN	169
5.4.	REGULACIÓN, MARCO	192
5.5.	PLANEAMIENTO MUNICIPAL Y PAISAJE	203
<b>6.</b>	<b><u>LAS CIUDADES MEDIAS</u></b>	<b>219</b>
6.1.	IDENTIFICACIÓN	222
6.2.	CARACTERIZACIÓN CIUDADES MEDIAS ANDALUZAS DE INTERIOR	226
6.3.	FORTALEZAS Y OPORTUNIDADES	235
<b>7.</b>	<b><u>LOS CASOS DE ESTUDIO</u></b>	<b>245</b>
7.1.	SELECCIÓN DE CASOS DE ESTUDIO	247



7.2. MARCO: EL VALLE DEL GUADALQUIVIR	254
7.3. ANTECEDENTES, TRABAJOS DE REFERENCIA	260
7.4. METODOLOGÍA PROPUESTA	280
7.5. CASOS DE ESTUDIO	287
8. <u>CONCLUSIONES</u>	359
9. <u>ANEJO</u>	369
10. <u>BIBLIOGRAFÍA Y FIGURAS</u>	379

## ÍNDICE DETALLADO

<b>1. <u>INTRODUCCIÓN OBJETIVOS METODOLOGÍA</u></b>	<b>3</b>
1.1. INTRODUCCIÓN	5
1.2. OBJETIVOS	9
1.3. METODOLOGÍA	11
<b>2. <u>ESTADO DE LA CUESTIÓN</u></b>	<b>17</b>
<b>3. <u>LAS PERIFERIAS</u></b>	<b>21</b>
3.1. DEFINICIONES	23
3.2. ORIGEN Y DESARROLLO	27
- La ciudad industrial	28
- La periferia residencial obrera	31
- Ejemplos representativos	33
- Las periferias metropolitanas	42
3.3. TEJIDOS QUE CONFORMAN PERIFERIA	46
- La periferia productiva	46
- La periferia residencial	54
- Equipamientos	64
- Los centros comerciales y de ocio	64
- Los espacios libres intermedios	67
3.4. SITUACIONES	70
- Identidad	71
- Referentes	74
- Periferias ensimismadas	75
- Escala, espacio metropolitano	78
- La imagen exterior de la ciudad	80
<b>4. <u>LA CIUDAD Y LA CARRETERA</u></b>	<b>83</b>
4.1. DEFINICIONES	85
4.2. EL PAPEL DE LAS CARRETERAS, EVOLUCIÓN	88
- Hasta la revolución industrial	91
- Las comunicaciones en la ciudad industrial	93
- La generalización del uso del automóvil	94

- La red de comunicaciones actual	100
- Retos de la movilidad	106
- Contacto ciudad - carretera	110
<b>4.3. LA CARRETERA COMO MIRADOR</b>	<b>116</b>
- Antecedentes	116
- Los trayectos cotidianos	126
<b>4.4. LA MIRADA DEL CONDUCTOR</b>	<b>130</b>
- El observador	130
- La percepción	131
- Representación del movimiento	136
<b>4.5. CARRETERAS Y PAISAJE</b>	<b>139</b>
- La relación del conductor con el paisaje	139
- La necesidad de belleza	146
- La carretera como hilo conductor	148
<b>5. <u>LOS PAISAJES</u></b>	<b>151</b>
<b>5.1. DEFINICIONES</b>	<b>153</b>
<b>5.2. CONSTRUCCIÓN DE LA IDEA DE PAISAJE</b>	<b>154</b>
- La representación de los paisajes urbanos	154
- Antecedentes normativos	159
- Definición de los paisajes	164
<b>5.3. ESTRATEGIAS DE INTERVENCIÓN</b>	<b>169</b>
- Protección	169
- Acceso a la ciudad y el paisaje: temas emergentes de proyecto	171
- Estrategia 1. Intervenir desde el entorno	172
- Estrategia 2. Intervenir desde lo urbano	179
- Estrategia 3. Intervenir en la infraestructura	187
- El papel integrador del paisaje	189
<b>5.4. REGULACIÓN, MARCO</b>	<b>192</b>
- Marco normativo	192
- Convenio Europeo del Paisaje, CEP	195
- Escala regional y subregional	197
<b>5.5. PLANEAMIENTO MUNICIPAL Y PAISAJE</b>	<b>203</b>
- Paisaje, planeamiento y gestión municipal	203

- Oportunidades para la inserción del paisaje en el planeamiento municipal	213
- Avances en relación a los paisajes cotidianos	216
<b>6. <u>LAS CIUDADES MEDIAS</u></b>	<b>219</b>
<b>6.1. IDENTIFICACIÓN</b>	<b>222</b>
- Clasificación POTA	222
- Ciudad compacta	224
<b>6.2. CARACTERIZACIÓN CIUDADES MEDIAS ANDALUZAS DE INTERIOR</b>	<b>226</b>
- Sistema urbano andaluz, evolución histórica	226
- Patrimonio territorial	229
- Periferias y nuevas centralidades	231
- Especialización económica	232
<b>6.3. FORTALEZAS Y OPORTUNIDADES</b>	<b>235</b>
- Fuerza de las redes de ciudades	235
- Paisaje	236
- Sostenibilidad	237
- Desarrollo	238
- Turismo	240
<b>7. <u>LOS CASOS DE ESTUDIO</u></b>	<b>245</b>
<b>7.1. SELECCIÓN DE CASOS DE ESTUDIO</b>	<b>247</b>
- Objetivos del estudio	247
- Selección de casos	248
<b>7.2. MARCO DE REFERENCIA: EL VALLE DEL GUADALQUIVIR</b>	<b>254</b>
- Escala 1. DT Valle del Guadalquivir	254
- Escala 2. UT sistemas de ciudades y relación con unidades territoriales	255
<b>7.3. ANTECEDENTES, TRABAJOS DE REFERENCIA</b>	<b>260</b>
- Fuentes documentales	272
- Otras herramientas de análisis	274
<b>7.4. METODOLOGÍA PROPUESTA</b>	<b>280</b>
- Bases para la acción	280
- Identificación y caracterización	282
- Análisis visual de los paisajes de acceso	283
<b>7.5. CASOS DE ESTUDIO</b>	<b>287</b>

- Alcalá de Guadaíra	288
- Lucena	314
- Linares	336
<b>8. <u>CONCLUSIONES</u></b>	<b>359</b>
- Sobre la metodología y las fuentes	361
- Sobre los contenidos abordados en el cuerpo teórico	362
- Sobre los casos de estudio	363
- Objetivos principales, revisión	366
- Continuación, asuntos de interés relacionados	367
<b>9. <u>ANEJO</u></b>	<b>369</b>
<b>10. <u>BIBLIOGRAFÍA Y FIGURAS</u></b>	<b>379</b>
- Bibliografía	381
- Figuras	397

*Y más de siete horas después, terminado el acoso del animal humano, pudiste salir libre, del cobertizo de la aduana en el muelle a la luz del mediodía: al fin pisabas la ciudad que entreviste, fabulosa como un leviatán, surgiendo del mar de amanecida.*

*Parecía ahora tan trivial, igual en calles pardas y casas sórdidas a aquella Escocia aborrecible, dejada atrás hacía años. Pero eran solo los suburbios; la ciudad verdadera estaba dentro, toda tiendas con escaparates brillantes y tentadores, como juguetes en días de reyes o días del santo, empavesada de banderas bajo un cielo otoñal claro que encendía los colores, alegre con la alegría envidiable de la juventud sin conciencia. Y te adentraste por la ciudad abrupta, maravillosa, como si tendiera hacia ti la mano llena de promesas.*

Luis Cernuda. Un fragmento de "La llegada", en Ocnos (1ª ed. 1942)



## 1. INTRODUCCIÓN, OBJETIVOS Y METODOLOGÍA



1.1. INTRODUCCIÓN

1.2. OBJETIVOS

1.3. METODOLOGÍA

# 1. INTRODUCCIÓN, OBJETIVOS Y METODOLOGÍA

Cuáles son los paisajes que nos interesan. Los paisajes cotidianos

En este trabajo nos centraremos en los paisajes cotidianos, los que nos introducen en el confort doméstico porque nos reciben cuando volvemos a casa después de haber pasado el día trabajando. Los que sentimos que nos devuelven nuestra identidad porque nos reconfortan cuando regresamos para disfrutar del domingo, después de toda una semana viviendo fuera. Son los mismos paisajes que deberían convertirse en un referente para los nuevos habitantes recién llegados a la ciudad, que empiezan a vivir en una zona de reciente desarrollo.

## 1.1. INTRODUCCIÓN

Las ciudades se han relacionado con los caminos y las carreteras a lo largo de toda la historia, al encontrar en ellos siempre una oportunidad para el desarrollo de los núcleos urbanos, condicionando la creación de tejido urbano nuevo, favoreciendo nuevas relaciones y transformando las que ya existen.

A la vez estas vías de acceso a las ciudades son el soporte del paisaje que acompaña a quien se acerca a la población. En los paisajes de las vías de acceso tradicionales se pueden encontrar elementos que nos permiten dialogar con el medio físico, la identidad, la cultura y el patrimonio territorial de los municipios.

Sin embargo hoy las vías de gran capacidad parecen perder, con el cambio de escala del uso local a la articulación territorial y las exigencias de la conducción, la capacidad para generar ese mismo tipo de relaciones del observador con el entorno y con la vida urbana. Estas líneas de comunicación atraviesan territorios muy densamente poblados y cargados de actividad, pero sin atender a sus lógicas de implantación y desarrollo. Suelen incluso dejar de responder a las redes locales existentes a la hora de conectarse con ellas, se comportan como líneas ajenas al territorio que atraviesan.

Aun así, estas vías de gran capacidad son percibidas como signo de avance y de desarrollo por la población y también por las autoridades públicas, que las reclaman para apoyar sobre ellas sus estrategias de crecimiento. Por esto incluso desde esta escala de acercamiento local, se da prioridad a estas vías sobre las carreteras precedentes, que sí estaban trazadas según

las lógicas de la historia y el terreno, muchas veces conservando trazados de antiguos caminos, y siempre respondiendo al entorno de la forma menos agresiva. Las carreteras originales, y sus paisajes asociados, pasan a ser ahora secundarias y subsidiarias con respecto al funcionamiento de las nuevas vías de alta capacidad.

Este cambio de jerarquía entre los distintos tipos de carreteras; dónde se produce y con qué lógica, cómo afecta a la población o cómo modifica la movilidad son realidades con efectos relevantes sobre los municipios. El trazado de infraestructuras produce alteraciones en el soporte físico del territorio y en la forma de utilizarlo, conecta otras redes existentes modificando la movilidad, condiciona determinados modos de asentamiento y de implantación de actividades. Produce, en definitiva, un paisaje diferente.

Nos interesan los paisajes que han surgido en las entradas a nuestras ciudades medias, las dinámicas de la ciudad en las zonas de contacto con las infraestructuras de acceso. Porque ofrecen la primera imagen a quien se acerca a ellas, y tienen por tanto un papel fundamental en la impresión que reciben tanto el residente como el visitante ocasional. Nos interesan también porque agrupan usos diversos y dispares: naves industriales, fábricas, amplias bolsas de aparcamiento, carteles publicitarios, traseras de viviendas expuestas, cruces con otras carreteras de circunvalación... toda una serie de infraestructuras y actividades que afectan al funcionamiento de la ciudad y a la vida cotidiana.

PAISAJES COTIDIANOS. Queremos estudiar los paisajes cotidianos porque son una presencia constante en la vida de todas las personas. No se trata de esos entornos excepcionales, que se buscan por motivos de ocio o tiempo libre y se ven una sola vez en la vida, sino de aquellos que nos acompañan a diario, y que no son una elección, ni están reservados a una parte de la población. Son los mismos paisajes para el que va desde su chalet al trabajo en un coche de alta gama, para el que llega en autobús hasta una nave de venta de materiales de construcción o para el que va a estudiar en transporte público. Es decir, son el escenario inevitable que acompaña a todos los vecinos de los municipios en su día a día y condiciona su mirada, pero también el uso que hacen de ellos. Actuar sobre estos paisajes tiene por lo tanto un enorme interés social, porque se trata de lo público, de lo general, y actuar sobre ellos significa actuar sobre la calidad de vida colectiva.

El Enfoque del Convenio Europeo del Paisaje amplía la idea de paisaje y promueve el cuidado de los escenarios cotidianos, recordando que tienen además un papel pedagógico, porque establecen el listón de lo que exigimos a lo que es público y colectivo. Una ciudadanía

acostumbrada a que sus paisajes cotidianos sean de calidad y estén cuidados será una ciudadanía exigente con su entorno, capaz de demandar mejoras a las autoridades y preocupada por su cuidado. “Los desplazamientos cotidianos urbanos no peatonales plantean esta cuestión de mejora de las dotaciones urbanas y los responsables públicos no pueden ignorarla. (...) La regeneración paisajística de los ámbitos metropolitanos aparece claramente como una prioridad desde diferentes puntos de vista y también desde el viaje cotidiano. En su resolución es importante tener en cuenta que estos desplazamientos no se realizarán nunca peatonalmente, ni en vehículos alternativos a los de motor”.<sup>1</sup>

**CARRETERAS.** Para acercarnos a las ciudades usaremos las carreteras, que son una forma muy habitual de acceso, y nos fijaremos en los paisajes.

Las carreteras tienen un papel fundamental en la configuración del territorio, que resulta fundamental en la configuración del paisaje: la puesta en carga de nuevos suelos, la definición de jerarquías territoriales, la conexión de la ciudad a la red de comunicaciones, la movilidad de grandes flujos de personas y mercancías.

Analizamos estos paisajes desde dentro del coche porque es la forma más frecuente de atravesarlos; pasamos muchas horas conduciendo. Salimos a trabajar fuera, a otra ciudad que también se nos presenta desde la carretera; y volvemos tarde, buscando el confort de lo cotidiano que seguramente no encontramos hasta llegar a casa, porque la ciudad en estas zonas de paso normalmente no es amable. Frente a esto, pensamos que los paisajes que acompañan estos espacios intermedios deberían asumir un papel de presentación, de acompañamiento y de acogida. Porque la primera imagen que tenemos de un sitio, como también la última, condiciona mucho la percepción de su realidad.

**ACCESOS.** Los accesos tradicionales normalmente conservan puntos de vista e imágenes que, más o menos distorsionadas, todavía nos conectan con la identidad de las ciudades en aspectos como su emplazamiento, su relación con la topografía o los vínculos con la productividad del suelo. Sin embargo, los trazados actuales nos alejan de estas particularidades del asentamiento, y permiten una ocupación del suelo muy homogénea que simplifica los nuevos desarrollos.

---

<sup>1</sup> Florencio Zoido Naranjo, “Paisaje e infraestructuras, una relación de interés mutuo”, *Carreteras: revista técnica de la Asociación Española de la Carretera*, nº150 (2006):190-199

Nos interesa también la formación de áreas industriales indiscriminadas sobre las vías de acceso a las ciudades por haberse convertido, tanto de modo planificado como espontáneo, en paisaje habitual en la entrada de las ciudades medias, desde su implantación hace más de medio siglo. Citando a Rafael Moneo:

*(...) La preparación de suelo industrial fue una de las mayores preocupaciones de los municipios durante los años cincuenta y sesenta. Tomó la forma de polígonos industriales allí donde la administración estaba más preparada y se sentía capaz de imponer unas ciertas condiciones previas al asentamiento, en tanto que, de un modo espontáneo, las vías de acceso a las ciudades menores y a los pueblos se convertían en naturales ejes de asentamiento para las industrias, de tal modo que, talleres y fábricas, respetando las alineaciones, dibujaron en ellos una curiosa y peculiar estampa de calle industrial.*

*(...) En cuanto a las espontáneas áreas industriales que se han levantado sobre las carreteras generales o sobre el acceso a las ciudades, se ha de señalar que dichas áreas han venido a ser hoy las auténticas puertas de la ciudad y con frecuencia las zonas más activas de la misma, si bien tal actividad parece coincidir con la más absoluta falta de control tanto en las construcciones como en el tráfico, con lo que el acceso a las ciudades, es, hoy en la mayoría de ellas un espectáculo deplorable.<sup>2</sup>*

Queremos revisar el panorama que presentan las vías de acceso a nuestras ciudades medias, más de treinta años después de la publicación de este texto.

CIUDADES MEDIAS. Finalmente, elegimos las ciudades medias como campo de estudio por ser representativas de la estructura del territorio andaluz. La presencia de núcleos urbanos de gran tamaño y dispersos entre sí, marcaron el desarrollo de las infraestructuras del transporte que debían unir estos puntos en los que se concentraban los centros de producción y de poder, el empleo, los servicios, el ocio y, finalmente, incluso la identidad de las ciudades.

Son estas ciudades medias la mejor representación de los escenarios urbanos andaluces, “el mejor ejemplo del carácter del paisaje urbano andaluz tradicional”<sup>3</sup>. La organización de la vida

---

<sup>2</sup> Rafael Moneo, “El urbanismo contemporáneo: 1950-1980”, *Vivienda y Urbanismo en España* (Madrid: Banco Hipotecario, 1982)

<sup>3</sup> Víctor Fernández Salinas, “Paisaje urbano en las ciudades medias”, *PH Boletín del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico*, nº 63 (agosto 2007): 54-61

urbana en la región gira en torno a este tipo de ciudades, donde se construye la identidad común y que sirven de referente a otras por su papel en la articulación del territorio.

URBANISMO. Abordaremos finalmente el paisaje como objeto de la planificación urbanística. Existe la percepción de que el urbanismo de las últimas décadas ha contribuido a la construcción de entornos mediocres, y que ha convertido las zonas de transición entre paisajes urbanos y rurales en lugares de crecimiento aleatorio y desordenado. Las pocas excepciones en las que los paisajes en torno a la población conjugan belleza y un aprovechamiento adecuado de los recursos son ciudades si desarrollo industrial, por lo que resulta necesario analizar cómo se ha orientado el urbanismo en estos últimos tiempos.

“En general, en las zonas de transición entre paisajes urbanos y rurales es donde el desorden y la desarmonía alcanzan sus máximas cotas. Son contados los lugares donde el urbanismo de las últimas décadas ha sido capaz de crear paisajes con gracia, donde la sostenibilidad y la funcionalidad se alían con la estética. Predominan la mediocridad y banalidad, aliadas normalmente con el despilfarro de recursos, empezando por el propio territorio. El hecho de que los paisajes urbanos de mayor interés de nuestras ciudades coincidan, casi siempre, con los núcleos históricos preindustriales ya es suficientemente elocuente. Todos estos fenómenos han generado lo que muchos analistas cualifican de pérdida de confianza en el urbanismo”.<sup>4</sup>

---

<sup>4</sup> Josep M. Mallarach, “La incorporación del paisaje en el planeamiento urbanístico y la ordenación territorial de Cataluña”, *El paisaje y la gestión del territorio* (Barcelona: Diputació de Barcelona, 2006): 427-437



1.1. Una de las imágenes más recurrentes de las cercanías metropolitanas consiste en una carretera o autopista en primer plano franqueada de gasolineras, clubes, moteles de carretera y soportes de publicidad. En la imagen, carretera C-33 de acceso a Barcelona por el desfiladero de Moncada.

Fuente: Francesc Muñoz, "Los paisajes de la periferia hoy: construyendo la mirada sobre la ciudad del siglo XXI" (resumen en castellano), *Franges. Els paisatges de la perifèria* (Observatori del Paisatge de Catalunya, 2012)

## 1.2. OBJETIVOS

Esta investigación pretende crear una sensibilidad hacia los paisajes de periferia.

El objetivo principal es demostrar el interés de introducir la consideración del paisaje en la intervención sobre crecimientos urbanos de periferia, tanto en el extrarradio consolidado como en las zonas de crecimiento previstas, que por lo general se han desarrollado sin atender a sus condiciones de contorno. Se propondrá una forma sistemática de incluir esta atención al entorno en el análisis de los paisajes de acceso por carretera a ciudades medias, y se comprobará su utilidad mediante la aplicación en varios casos de estudio.

Objetivos generales: son los que definen las metas que quieren alcanzarse con esta investigación.

1. Definir los '*paisajes de acceso*' a las ciudades como un objeto de análisis con características específicas, y justificar el interés de su estudio.
2. Defender la recuperación de la relación histórica de las ciudades medias andaluzas de interior con el medio natural en el que se desarrollan. Actualizar esta relación de la ciudad con su entorno, desde la necesidad de dar respuesta a la degradación existente.
3. Valorar la viabilidad de introducir la relación con el medio como variable en el proyecto de los nuevos desarrollos urbanos, y en la gestión de los existentes.
4. Mantener una mirada activa sobre estos paisajes, que abra líneas de trabajo propositivas.

Para su desarrollo se proponen los siguientes objetivos específicos, es decir, aquellos relacionados con cada estrategia general:

En relación con el objetivo general 1

- 1.1. Identificar y caracterizar los *paisajes de acceso*.
- 1.2. Definir los paisajes de acceso como zona de trabajo, y ponerlos en valor para asegurarles una gestión más equilibrada.

En relación con el objetivo general 2

- 2.1. Explorar la posibilidad de que a través del paisaje podamos introducir miradas relacionadas con el medio físico, la identidad, la cultura y el patrimonio territorial, que en los últimos crecimientos han sido obviados, y que creemos pueden servir para recalificarlos.



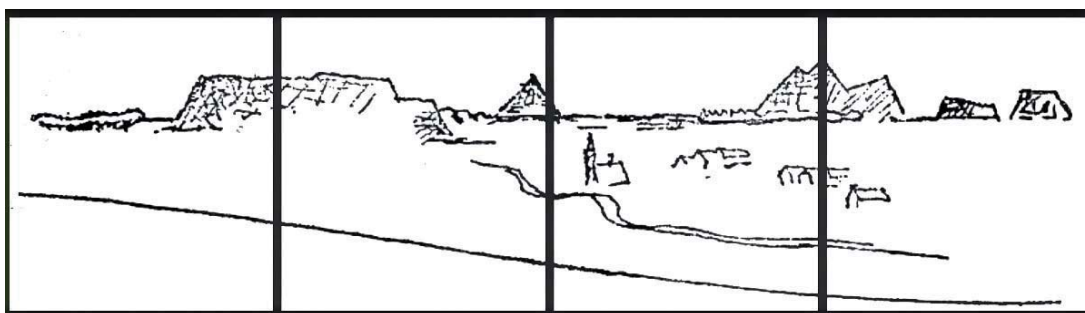
- 2.2. Verificar la posibilidad de trabajar sobre estos paisajes a distintas escalas, tanto en su acercamiento las zonas de contacto con la ciudad, como por su carácter de conexión de la ciudad con el territorio
- 2.3. Centrar la atención sobre los paisajes cotidianos, asumiendo que son parte imprescindible de una vida ciudadana de calidad. "Necesitamos una mejora de la calidad de nuestras ciudades y de la relación emocional de los ciudadanos con ellas".<sup>5</sup>

En relación con el objetivo general 3

- 3.1. Resaltar las características específicas de cada ciudad como valor en los paisajes existentes de periferia, que suelen tener características similares compartidas. Comprobar si la relación de lo construido con el paisaje y el territorio puede ser útil a este objetivo.
- 3.2. Estudiar el tratamiento a estos paisajes que se da en el planeamiento urbanístico, siendo esta la mejor herramienta de intervención sobre la realidad de la ciudad.

En relación con el objetivo general 4

- 4.1. Comprobar la utilidad de los trayectos de acercamiento a la ciudad como hilo conductor que aporte legibilidad y coherencia a los fragmentos que constituyen las periferias.
- 4.2. Tomando como punto de vista el del conductor en las carreteras de acceso, se buscarán puntos de contacto con los hitos y referentes paisajísticos. Se pretenden detectar zonas que supongan una oportunidad de desarrollo urbano equilibrado con el medio y la identidad de las ciudades.



1.2. Le Corbusier. La máquina como soporte: desde el tren. Exposición "Los ojos de Le Corbusier: el paisaje representado en croquis". Fuente: Igor Fracalossi, en [www.plataformaarquitectura.cl](http://www.plataformaarquitectura.cl)

<sup>5</sup> Enrique Bardají, "El planeamiento de escala intermedia como corazón del planeamiento español: una propuesta de nueva organización de las figuras de planeamiento", *CyTET*, nº169-170 (2011): 579-585

### 1.3. METODOLOGÍA

- Investigar, definición RAE: Realizar actividades intelectuales y experimentales de modo sistemático con el propósito de aumentar los conocimientos sobre una determinada materia.
- Metodología, definición RAE: Conjunto de métodos que se siguen en una investigación científica o en una exposición doctrinal.

### ESTRUCTURA DE LA TESIS

La tesis se estructura en cuatro bloques principales. En el primero se ha presentado el tema de interés, se han fijado los objetivos de la investigación, y se describe la metodología de trabajo que se ha seguido. En un segundo bloque se hace el desarrollo teórico que nos permite profundizar sobre el tema, estructurado en cuatro grandes apartados: las periferias, las carreteras en su contacto con la ciudad, el paisaje y las ciudades medias (apartados 3 a 6). Una vez fijados los fundamentos en el cuerpo teórico, en el tercer bloque se aborda el estudio de algunos casos concretos. En un último bloque se estructuran las conclusiones obtenidas, y al final la bibliografía consultada.

En relación al cuerpo teórico, se estructura según cuatro apartados que ordenan los asuntos de interés de esta tesis.

- Periferias
- Carreteras y ciudad
- Paisaje
- Y ciudades medias

Esta división nos permite estructurar el conocimiento sobre cada uno de los asuntos de forma independiente: origen, evolución y situación actual. De cada bloque se obtendrán conclusiones parciales, que otra vez relacionadas permitirán obtener una base fiable que nos acerque a la situación real de los paisajes de acceso a la ciudad por carretera que nos interesan; sobre esta base se planteará el análisis de los casos prácticos de estudio.

**Periferias.** En el apartado de las periferias se fija su origen en la ciudad industrial, y desde ahí se hace un recorrido por los principales problemas a los que han tenido que dar respuesta las ciudades con estos crecimientos: falta de suelo para vivienda, localización para la industria, y equipamiento para responder a las nuevas necesidades sociales. Apoyados en

posicionamientos teóricos clave e intervenciones paradigmáticas, tendremos un panorama certero sobre las dinámicas que han ido construyendo la realidad que hoy encontramos en las periferias. Se aborda entonces el análisis visual de los distintos tejidos que conforman la realidad construida en la periferia: periferia productiva, residencial, equipamientos, centros comerciales y de ocio, y espacios libres intermedios. Para completar esta descripción general, se concretan algunas características específicas de las situaciones que encontramos en los bordes urbanos.

**Carreteras.** El segundo apartado se centra en el estudio de las carreteras, en concreto a su relación con los núcleos urbanos. Se recoge una breve evolución de los planteamientos técnicos que han ido mejorando la red de comunicaciones, y se muestra en cada caso la incidencia de estos cambios en la forma de crecer de las ciudades.

Después en una segunda parte se avanza sobre el papel de las carreteras como punto de vista habitual para la percepción de paisajes, y se estudia el punto de vista de los conductores que usan estas carreteras muy frecuentadas a velocidades altas, los condicionantes del trazado y la circulación que son determinantes en la forma en que se perciben estos paisajes. Y nos centraremos en la percepción visual, que es la que asume un peso mayor en estas situaciones de velocidad y paso. Para definir este punto de vista han sido referentes los trabajos de Lynch o Venturi.

**Paisaje.** En un tercer bloque se estudia el paisaje como recurso en el que apoyar el desarrollo urbano; en concreto, el alcance de los paisajes cotidianos. Tras un breve marco teórico, se enuncian distintas estrategias de intervención paisajística que pretenden recoger los posicionamientos más importantes; se incluyen ejemplos de interés.

En una segunda parte se estudia el marco normativo existente. Y más en concreto, la inserción del paisaje en el planeamiento municipal y su aplicación al caso de los paisajes de periferia.

**Ciudades medias.** Se concreta el estudio para el caso de las ciudades medias andaluzas, que son la realidad urbana que caracteriza a la mayor parte de nuestro territorio interior. Estas ciudades responden a realidades históricas, territoriales y de desarrollo común, que se analizan; se concretan sus valores y características específicas. Y se estudian de forma especial los valores que se detectan como potenciales para un desarrollo equilibrado de estas ciudades.

**Casos de estudio.** Tras cerrar este bloque con el desarrollo teórico, se planteará su aplicación en el estudio de varios casos de paisajes cotidianos de acceso a ciudades medias interiores. Se elegirán ciudades medias tipo 1 según el POTA, por ser las de mayor crecimiento y peso territorial en las redes de ciudades, en las que son cabecera y referente.

## FUENTES

Descrito el asunto de interés y en función de los objetivos fijados, esta tesis se acerca a los métodos de la investigación aplicada. A partir de los temas de interés (periferias, carreteras, paisaje y ciudades medias), se hizo una primera aproximación bibliográfica. Pero desde el principio la investigación teórica se acercó también a distintos trabajos más prácticos de caracterización de paisajes en contextos diferentes; estos trabajos han servido para comprender la actitud actual ante los paisajes como un valor, y entrever su alcance como recurso para el desarrollo de nuestro entorno. Así se ha construido el punto de vista que guía el trabajo.

El trabajo posterior ha estado muy apoyado en el desarrollo de los casos de estudio. El acercamiento a las ciudades de estudio se ha hecho desde la experiencia personal, pero el grado de conocimiento de cada una era de partida distinto. Los relacionados con Alcalá son para mí paisajes cotidianos personales desde siempre; conocía bien sus paisajes de acceso, y había reflexionado sobre ellos. Con Lucena he tenido una relación también cercana pero limitada en el tiempo, ya que fue un lugar de trabajo habitual para mí unos años atrás; de modo que también tenía ya una idea sobre la ciudad, menos profunda y seguramente más abierta. Y Linares, que me era desconocida, ha sido un caso de estudio necesario por su relación lógica con los anteriores, y un descubrimiento.

Tanto el trabajo de campo como la investigación posterior se han apoyado en fuentes diversas. En todos los casos se han consultado documentos de planeamiento a distintas escalas (regional, sub-regional y local), planimetría actual, cartografía histórica, y fotografías aéreas históricas y actuales, entre otras. La información incluida en los casos de estudio se ha estructurado siguiendo siempre el mismo esquema, que responde con eficacia al objetivo fijado de describir los paisajes de acceso. Y para sistematizar la caracterización visual de estos paisajes se han elaborado unas fichas que sirven para centrar los aspectos de interés y relacionarlos; se han elaborado los esquemas, gráficos e imágenes necesarios. En paralelo al desarrollo de los casos y la construcción del hilo conductor de la tesis, se ha profundizado la investigación bibliográfica.



## 2. ESTADO DE LA CUESTIÓN



## 2. ESTADO DE LA CUESTIÓN

Desde los inicios de la investigación ha estado presente el Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico IAPH, con su entendimiento amplio e integrador del patrimonio, y el enfoque de sus investigaciones muy ligadas a la gestión, difusión y sensibilización; el último de sus trabajos de referencia es la *Guía del Paisaje Histórico Urbano de Sevilla*, de 2015, que aborda entre otros muchos la problemática de los accesos por carretera. También destacan las líneas de investigación abiertas por el Laboratorio del Paisaje Cultural.

Destacar a la vez el trabajo del Centro de Estudio Paisaje y Territorio CEPT, creado en 2005 y dependiente de la Junta de Andalucía y de las universidades públicas andaluzas, que ha elaborado numerosos estudios de identificación, caracterización y cualificación de los paisajes de Andalucía, a diferentes escalas territoriales y desde enfoques temáticos específicos. De especial interés como apoyo a la investigación nos han resultado los trabajos siguientes: *El paisaje en la ordenación y gestión de los puertos de Andalucía* (2015), *Paisaje y ferrocarril en el valle del Guadalquivir. Recuperación de entornos ferroviarios en la provincia de Córdoba* (2012), y el *Catálogo de Paisajes de la provincia de Sevilla* (2015).

Un referente teórico constante han sido también los Catálogos de Paisaje y otras publicaciones del Observatorio del Paisaje de Cataluña. En su página web se tiene acceso a una gran cantidad de información muy claramente sistematizada, tanto de recursos propios como ajenos de interés. Y algunos trabajos del Laboratorio de urbanismo y ordenación del territorio de la Universidad de Granada, que trabajan sobre una realidad cercana a esta que nos ocupa en la que hemos visto muchos puntos de interés: configuración del área metropolitana de Granada, continuidades urbanas y conurbaciones, áreas de protección y conexión territorial, puesta en valor del territorio productivo.

Han sido especialmente útiles a la presente investigación las siguientes Tesis doctorales: En relación a los fenómenos de expansión de la ciudad en el territorio, *Paisajes de la nueva centralidad. Infraestructuras arteriales y polarización del crecimiento en la Región Metropolitana de Barcelona*, de Lorena Vecslir Peri (dir. Antonio Font Arellano, UPC 2005). A escala local, para entender la incidencia que las nuevas carreteras han tenido en las formas de desarrollo urbano, *Variante de la carretera y forma de ciudad*, de Manuel Herce Vallejo (dir. Joan Busquets



Grau, UPC 1995). Para acercarnos a los paisajes, *El problema de los paisajes en los actuales desarrollos suburbanos*, de Pablo Arias Sierra (dir. Luis Recuenco Aguado, US 2001), y *Las vistas panorámicas de núcleos urbanos: propuesta para su análisis y aplicación al caso de Andalucía*, de Santiago M. Pardo García (dir. Matías Mérida Rodríguez, UMA 2015). Y en relación a las ciudades medias, *Sostenibilidad en centros históricos andaluces. Las ciudades medias del centro de Andalucía*, de Blanca del Espino Hidalgo (dir. María Teresa Pérez Cano, US 2015). Entre algunas otras que han sido consultadas y útiles en el desarrollo de temas concretos, y que se citan en el texto.

Son estos y muchos otros los autores que, sobre todo dentro de grupos de investigación multidisciplinares, están trabajando por la mejora de los paisajes. Quiero destacar las valiosas aportaciones que se están haciendo al estudio y la gestión de lo urbano desde la geografía, las ciencias ambientales, o desde las ingenierías que están recuperando su interés por la ciudad con una mirada más sensible; por supuesto también brillantes urbanistas. En relación a esto, solo decir que el descubrimiento de autores nuevos de otras disciplinas, y la aproximación a sus teorías y métodos de estudio diferentes de los habituales en arquitectura y urbanismo, me ha resultado estimulante; siendo desde hace tiempo habitual hablar de equipos multidisciplinares, demasiadas veces en la práctica de la profesión se carece de esta riqueza. Ante la solvencia de las investigaciones recientes en materia de paisaje, éste parece un lugar idóneo para el encuentro.

“Aquí reside uno de los retos mayores de la cuestión paisajística en la actualidad, especialmente en lugares como España con escasa tradición en la materia: en responder con métodos e instrumentos adecuados a los requerimientos sociales del paisaje, capaces de frenar e invertir los procesos de pérdida de carácter y de calidad paisajística del territorio. (...) Van siendo algunos documentos de ordenación del paisaje (...) las iniciativas que manifiestan mayor voluntad de convergencia metodológica y de plantear el proyecto paisajístico como un camino que conduce del carácter y de los problemas del paisaje a la propuesta, en sus plurales dimensiones de defensa, gestión y creación. Pareciera que la demanda de política del paisaje suscita la interdisciplinariedad y la elaboración de un saber de saberes paisajísticos, que hasta ahora, sin el acicate del compromiso con la intervención, han manifestado escasa voluntad de convergencia”.<sup>6</sup>

---

<sup>6</sup> Rafael Mata Olmo, “Métodos de estudio del paisaje e instrumentos para su gestión”, *El paisaje y la gestión del territorio: criterios paisajísticos en la ordenación del territorio y el urbanismo* (Ed. Diputació Barcelona, 2006): 199-239



2.1. Algunas 'cosas' del Camp: Centro Comercial les Gavarres, rotonda en construcción de acceso a La Secuita, puente del ferrocarril sobre el Francolí, grandes silos en polígono industrial de Constantí, mosaico agrícola en las cercanías de Reus, estación del AVE, urbanización en expansión cerca de Pallaresos, etc.

Fuente: De Solá-Morales, Manuel. Por una metrópolis de cosas. CyT.ET 169-170, 2011, pp.603-610



### 3. LAS PERIFERIAS

3.1. DEFINICIONES

3.2. ORIGEN Y DESARROLLO

3.3. TEJIDOS QUE CONFORMAN LA PERIFERIA

3.4. SITUACIONES

## 3. LAS PERIFERIAS

### 3.1. DEFINICIONES

Ideas relacionadas con la periferia.

**Periferia:**

Definición RAE: 3. Parte de un conjunto alejada de su centro, especialmente la de una ciudad.

“La periferia no es sólo el resultado - a menudo imprevisto e indeseado - de un centro que crece y necesita expandirse donde sea y como sea. La periferia es algo más que el perímetro de un centro” (Presentación de *Franges. Els paisatges de la perifèria* en la web del Observatorio del Paisaje de Cataluña).

**Crecimiento disperso.** “Forma de crecimiento urbano caracterizada por su gran consumo de suelo y de infraestructuras, basada normalmente en tipologías residenciales unifamiliares y en la localización suburbana de gran parte de los empleos, generalmente en forma de parques empresariales. Normalmente es dependiente, en cuanto a la movilidad, del vehículo privado porque carece de las densidades de población necesarias para rentabilizar la construcción de infraestructuras de transporte público”. Sánchez de Madariaga, *Introducción al urbanismo, conceptos y métodos de la planificación urbana*.

**Urbano, urbanidad.** “La ciudad nos ofrece el acceso a la diversidad, de tal modo que la vida urbana implica la coexistencia de grupos diferentes, con distintos estilos de vida. La fascinación de las ciudades deriva de la heterogeneidad y la diversidad que ofrecen”. Almoguera Salent, “Formación de tejido urbano y expansión metropolitana. Políticas de vivienda en España”.

**Homogéneo,** definición RAE: adj. Perteneciente o relativo a un mismo género, poseedor de iguales caracteres.

**Cotidiano,** definición RAE: adj. Diario.

## Las periferias como soporte de lo cotidiano

*Cada vez más las funciones que se deben satisfacer de una manera más estable y continuada, como por ejemplo 'hacer la compra', deben ser resueltas fuera de lo que se puede llamar el ámbito más inmediato del barrio, por ejemplo. Las funciones que toda ciudad debe ser capaz de resolver se empiezan a distribuir espacialmente de forma muy poco homogénea y, por lo tanto, exigen por parte del ciudadano un desplazamiento hacia otras zonas de las áreas metropolitanas para satisfacerlas.<sup>1</sup>*

Vamos a ocuparnos de esos espacios de la periferia de nuestras ciudades en los que hoy transcurre gran parte de nuestra vida. Son espacios además en los que no habían pasado cosas especiales (se ha trabajado en las periferias, se han transitado para ir a trabajar, se ha dormido; mientras que las plazas, los teatros, las tiendas, y las calles y plazas que les daban soporte y servían a la sociabilidad, estaban en los centros urbanos), hasta que en las últimas décadas se han llenado de espacios para el consumo, y con ello de una nueva forma de urbanidad (grandes superficies de ocio, compras y servicios, también urbanizaciones de chalets que nos facilitan el consumo de un trozo de campo).

Nos interesa el papel de las periferias en cuanto a soporte activo de la vida ciudadana (y urbana, o periurbana, según el caso); por eso decimos 'soporte' activo, que es apoyo y sostén, y no 'escenario'<sup>2</sup>. Porque la mayor parte de las cosas que pasan en las ciudades, en cantidad y en diversidad, ya no pasan en el centro, sino en estos espacios dinámicos que lo rodean a más o menos distancia física y cultural.

Se parte de algunas evidencias: La periferia está hecha de fragmentos, que están más o menos relacionados entre sí (modelos de ciudad puzle o ciudad collage), y cada vez menos con el centro urbano. Escala espacios metropolitanos.

Escala de lo cotidiano. Las relaciones de las personas con su entorno urbano se organizan según el coche; se ha cambiado la escala de la ciudad que es accesible para el ciudadano. En

---

1 Fernando Conde, *Metropolización, territorio y vivienda en Andalucía: culturas e identidades urbanas*, (Sevilla: Empresa Pública de Suelo de Andalucía, Consejería de Obras Públicas y Transportes Junta de Andalucía, 2007):58

<sup>2</sup> Soporte, definición RAE: 3. Lugar en el que ocurre o se desarrolla un suceso; 4. Conjunto de circunstancias que rodean a una persona o un suceso

estas escalas cobran importancia los paisajes de la periferia, porque son las coronas que acompañan a las carreteras importantes (rondas, circunvalaciones, variantes).

Cambios. Las afueras son más dinámicas que el centro; se construye más<sup>3</sup>, se vive más, se compra más. Hay cabida para espacios que acojan los nuevos comportamientos globalizados.



3.1. Entrada a Sevilla por la ronda urbana norte, nuevo Pino Montano. Fuente: google maps, street view

**La ciudad.** Cómo reconocer la ciudad, de G. Perec.

*No tratar de encontrar demasiado deprisa una definición de la ciudad; es un asunto demasiado vasto, y hay muchas posibilidades de equivocarse.*

*Primero, hacer el inventario de lo que vemos. Enumerar aquello de lo que estamos seguros. Establecer distinciones elementales: por ejemplo entre lo que es la ciudad y lo que no es la ciudad.*

*Interesarse por aquello que separa la ciudad de lo que no es la ciudad. Mirar lo que ocurre cuando la ciudad se para. Por ejemplo, un método absolutamente infalible para saber si nos encontramos en París o en el exterior de París consiste en mirar el número de los autobuses: si tienen dos cifras estamos en París, si tienen tres estamos fuera de París (desgraciadamente no es tan infalible como esto, pero debiera serlo en un principio).*

*Reconocer que las afueras tienen una fuerte tendencia a dejar de ser afueras.*<sup>4</sup>

---

<sup>3</sup> En España el 85,5% del parque inmobiliario se construye con posterioridad a 1960

Irene Rodríguez Lorite, "Urbanización descontextualizada y condiciones locales. Cinco casos de estudio en España", *Territorios en formación*, nº 05 (2013):101-116

<sup>4</sup> Georges Perec, *Especies de espacios* (Barcelona: Montesinos 2007, 1ª ed. 1974)



## Antecedentes

El conocimiento de la periferia, superando los prejuicios. “Actualmente no solemos leer más que repeticiones, por lo general ideológicas, del término periferia aplicado como categoría sociológica, denunciatorias de carencias respecto a un paradigma de ciudad burguesa, sin gran esfuerzo teórico por captar aquello que tiene de específico y que, a priori, se rechaza”.<sup>5</sup>

Buscando definiciones que nos ayuden a acotar el campo de estudio a las ‘periferias’, aparece un primer punto de reflexión importante a principios de los 90, con varias obras que ponían el foco en los fenómenos de descentralización urbana. Son referentes cuyos planteamientos, además, no han perdido vigencia: especialmente activo el Laboratorio de Urbanismo<sup>6</sup> de la ETSA Barcelona, Universidad Politécnica de Cataluña, estudiando fenómenos metropolitanos (Revista UR: urbanismo, nº 9-10, publicada en 1992, o Projectar la Perifèria, talleres y seminarios 1991, 1992, 1993 y 1994); revista Periferia, publicada COA Andalucía Occidental entre 1984 y 1993 (último número 12, ‘Reflexiones para la periferia: la tradición como vanguardia’); la Ciudad Genérica de Koolhaas en 1994.

Hoy, con nuestras ciudades globalizadas ya dispersas por el territorio y una creciente preocupación por el paisaje, las periferias como espacios de transición vuelven a centrar el interés. Algunos temas de referencia, que son objeto de investigación desde principios de siglo: dispersión territorial y paisaje, paisajes urbanos, identidad, áreas metropolitanas y movilidad, espacios comerciales, estrategias de localización, o nuevas centralidades urbanas. Algunas publicaciones de referencia: Revista del Instituto universitario de urbanística de Valladolid -Ciudades 7 ‘Dispersión territorial, paisaje y ciudad construida, de 2002-2003. Hasta Ciudades 16 ‘¿El centro en otro lugar? Centralidades urbanas, polaridades territoriales’-. Ciudad y territorio: estudios territoriales, publicada por el Ministerio de la vivienda, nº 156 (2008) y 163 (2010), entre otros. En nuestro ámbito sur, Neutra 17 ‘ciudad post-periferia’ en 2009, del Colegio Oficial de Arquitectos de Sevilla.

---

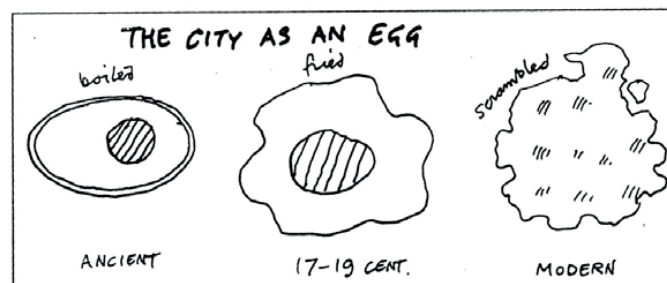
<sup>5</sup> Manuel de Sola Morales, “La periferia como proyecto”, *UR Urbanismo*, nº 9-10 (1992):2-4

<sup>6</sup> El Laboratorio de Urbanismo de Barcelona, centro de investigación de la Universidad Politécnica de Cataluña fundado en 1968, trabajó desde sus inicios sobre los nuevos fenómenos que estaban definiendo el área metropolitana de Barcelona—seguramente el entorno urbano más dinámico entonces—. Ejemplo paradigmático de esta primera época, entre otras muchas publicaciones *Las formas de crecimiento urbano*, de Manuel de Sola Morales y otros, 1974

### 3.2. ORIGEN Y DESARROLLO

Nos interesan las periferias entendidas como espacios de vida de las mayorías. Primero, trabajo en masa (grandes centros de producción, actividades productivas expulsadas de la ciudad); después residencia en masa, al final consumo en masa.

Se hace una evolución de los distintos tipos de periferias desde sus orígenes, intentando identificar cada una de las capas que se han desarrollado hasta conformar el panorama actual. Se describirán estos estratos que aparecen de forma sucesiva, pero que ahora nos encontramos contiguos, transformados o superpuestos; o ya no aparecen porque han sido sustituidos por otros.



3.2. The city is an egg, Cedric Price. Fuente: <https://es.pinterest.com/pin/427138345891218714/>

Las periferias nacen como una consecuencia de la industrialización de la ciudad. Antes la ciudad tradicional siempre se había contenido dentro de los límites que le garantizaban seguridad. Sin embargo esta realidad de ciudades cerradas y monocéntricas ha cambiado radicalmente en los últimos dos siglos.

Resume el proceso Martí Aris en dos fases<sup>7</sup>: primero la ciudad abierta, después la ciudad policéntrica. En una primera fase, la ciudad industrial necesita crecer y desborda la línea de sus murallas, extendiéndose por el territorio próximo y se extiende en una primera corona concéntrica exterior; será la ciudad abierta, en el que las periferias todavía se identifican en su relación con el centro. Será en una segunda fase, ya reciente<sup>8</sup>, cuando la ciudad salte al territorio "hacia la construcción de una retícula territorial que, englobando los centros históricos

<sup>7</sup> Carlos Martí Aris, "De la periferia urbana a la ciudad policéntrica", *Expedito*, nº5 (2011):28-45

<sup>8</sup> Esta segunda fase acontece según el autor alrededor de 1960. Sin embargo en una referencia más próxima a nuestro contexto, la 'Guía del paisaje histórico urbano de Sevilla', se marca el paso a la ciudad difusa en el entorno de 1985, en relación con el grado de globalización y desarrollo: hasta 1985, 'evolución y adaptación de la centralidad'; de 1985 a 2009, 'desbordamiento y ciudad difusa'

y sus periferias así como los propios elementos geográficos, define un nuevo paradigma urbano: la ciudad policéntrica”.<sup>9</sup>

## LA CIUDAD INDUSTRIAL

La revolución industrial, con los primeros grandes centros de producción y la gran cantidad de mano de obra asociada, supone para las ciudades un momento de crisis, congestionadas por el aumento de población llegada desde el campo o núcleos urbanos menores, insalubres por los nuevos usos implantados, e incapaces de resolver el problema de falta de vivienda.

Tras los inicios en la segunda mitad del s. XVIII, la industrialización en Europa puede marcarse en dos fases:<sup>10</sup>

- La primera se desarrolla durante los dos últimos tercios del siglo XIX con el crecimiento de la metalurgia y el vapor, la extensión del sistema financiero mundial de los bancos, y la aparición del ferrocarril y la fotografía.
- Una fase posterior, en la primera mitad del siglo XX, en la que pasan a predominar las industrias del automóvil, química y electricidad, con una agricultura ya en parte industrializada. Es la época del cine y de la gran ciudad, la metrópolis.

### Las reformas higienistas y los ensanches

En este escenario, las primeras manifestaciones de la ciudad abierta se producen durante los siglos XVIII y XIX, cuando las grandes ciudades plantean importantes proyectos de reforma interior –Viena, París-, y superan sus límites con proyectos de ensanche.

**Proyectos de reforma interior.** Las estrategias liberales de reforma interior se justificaban a partir de dos argumentos centrales: tráfico y salubridad. Junto a ellos otras razones acompañaban su desarrollo: las mejoras tendentes a la consecución del ‘orden público’, las necesidades de reestructuración funcional y la puesta en valor de los suelos centrales, con la expulsión de las clases populares que cederían estos espacios centrales a las actividades más solventes, incapaces de competir por un espacio revalorizado.

---

<sup>9</sup> Martí Arís, “De la periferia urbana a la ciudad policéntrica”

<sup>10</sup> Josep Mª Montaner, “Tony Garnier: la anticipación de la ciudad industrial”, *Annals d’arquitectura*, nº4 (1987):81-92

Desde los planteamientos de la reforma interior, el tráfico rodado estaba llamado a ser un elemento clave en la conformación urbana, por lo que se hacía necesaria la sustitución de los tejidos que se consideraban incompatibles con la libre circulación de vehículos. El nuevo sistema viario atraviesa la ciudad sin tener en cuenta la edificación presente ni la 'topografía urbana', y barrios enteros son arrasados y su población expulsada; tan sólo los elementos singulares (monumentos, calles y edificios singulares) merecieron una acción protectora desde el punto de vista urbanístico. También las actuaciones que persiguen la mejora de las condiciones de la sanidad pública se materializan a través de demoliciones masivas que se ceban en los barrios populares, y la necesaria construcción de nuevos barrios periféricos. El Estado adquiere ahora un nuevo papel de inversor en obra pública y equipamientos.



3.3. Ludgate Hill. Gustave Doé, 1872. Fuente: <http://www.museumoflondon.org.uk>

Se representa una masa de gente en la colina Ludgate Hill<sup>11</sup>; la gente va arriba y abajo, y aparecen varios medios de transporte: un tren, carros de mano, vagones, omnibuses, e incluso un coche fúnebre. Otras personas están caminando pero han sido bloqueadas por un rebaño de ovejas (fig. 3.3).

---

<sup>11</sup> Leonardo Berrolo, *Historia de la arquitectura moderna* (Gustavo Gili 7<sup>a</sup> ed. 1994, 1<sup>a</sup> ed. 1974): 171



3.4. Plazas Royales, París. Fuente: <http://urban-networks.blogspot.com.es/2016/06/las-cinco-plazas-royales-de-paris.html>

Desarrolladas durante los siglos XVII y XVIII, estas plazas fueron estrategias urbanas para reestructurar lo existente y organizar las futuras extensiones de la ciudad, además de símbolos para una ciudad que se apartaba definitivamente de la espontaneidad medieval implantando el orden y la uniformidad como nuevos valores

En España la primera 'ley de ensanche' es de 1864, y señala que los ayuntamientos podían urbanizar nuevos terrenos, expropiando suelo para viales y usos públicos. Se pusieron en marcha ensanches en Madrid, Valencia, Bilbao, Barcelona y otras grandes ciudades.

### Zonificación

El inicial pensamiento liberal y el positivismo en que se sustentó estaban impregnados de la creencia de que el desarrollo traería aparejadas importantes mejoras sociales a la terrible situación de la clase trabajadora de la primera ciudad industrial. Y todavía en el s.XIX, al consagrarse el estallido de la ciudad sobre su territorio, aparecerán nuevos instrumentos como la zonificación funcional.

En sus inicios esta estrategia sirve para afrontar los problemas urbanos desde un punto de vista no sólo funcional y económico, sino también social. Se expulsan de la ciudad las actividades molestas e insalubres, y se construyen (o surgen por autoconstrucción) barrios en sus proximidades para alojar a sus trabajadores.

Aparición una segunda corona. Porque las ciudades crecen y estos centros de producción vuelven a quedar integrados en el tejido urbano consolidado, del que son de nuevo expulsados (muchas de las actividades de producción, incluso desaparecen porque son 'deslocalizadas' a otros países). "A partir de los años setenta, se pone de manifiesto la crisis de las actividades industriales que desde el siglo XIX habían sido bases de las economías urbanas. La pérdida de una gran parte de la actividad industrial supone el abandono de

grandes extensiones de terrenos y edificaciones dedicados a este uso, en muchos casos en localizaciones céntricas, cuya reutilización se convierte en una de las actividades principales del urbanismo”.<sup>12</sup>



3.5. The Pond. L. S. Lowry. 1950.

Fuente: [http://cultura.elpais.com/cultura/2013/08/14/actualidad/1376476385\\_220945.html](http://cultura.elpais.com/cultura/2013/08/14/actualidad/1376476385_220945.html)

### LA PERIFERIA RESIDENCIAL OBRERA

Residencia obrera. En España se abordaron los primeros planes de vivienda social a principios de siglo, para dar alojamiento a la población llegada del campo. Leyes de 'casas baratas' de 1911 y 1921 regularon la construcción de barriadas económicas, diseñadas en teoría como ciudades satélite autónomas en lo referente a sus propios servicios colectivos, y buscando siempre las vías de comunicación importantes y la cercanía a los centros de trabajo. Las viviendas daban solución a distintas necesidades con programas y tipologías diversas: personas solas en tránsito, familias, casas de dormir, trabajadores temporales, etc.

Años '40. "La posguerra europea supone el abordaje sistemático del problema de la vivienda, mediante la construcción de periferias desequilibradas apoyadas en una concepción acrítica del transporte. Se produce un importante desarrollo metropolitano basado en la construcción de un sistema de transporte –especialmente carreteras- hipertrofiado, combinado con una

---

<sup>12</sup> Irés Sánchez de Madariaga, *Introducción al urbanismo, conceptos y métodos de la planificación urbana* (Madrid: Alianza Editorial, 1999)



visión radical de la zonificación. Es la ciudad objeto de crítica sistemática a partir de los años sesenta y escenario de la crisis económica de los setenta”.<sup>13</sup>

### **Desarrollo y expansión urbana**

Contexto en España, por Almoguera Salent “El urbanismo de corte expansionista goza de una gran tradición en España. Desde que se promulgó la primera ley del suelo, en 1956, el planeamiento se ha entendido siempre como un instrumento al servicio de la ordenación de los futuros crecimientos urbanos (...). La persistencia de esos criterios expansionistas en las sucesivas leyes del suelo, así como en las diferentes figuras de planeamiento, tiene su sentido ya que verdaderamente en determinados momentos de nuestra historia reciente, la demanda de nuevas viviendas y de mayor cantidad de suelo urbano para dotaciones y equipamientos, era una realidad incuestionable. Así, durante los años que van desde 1950 a 1970 la actividad constructora fue muy intensa, edificándose gran número de polígonos de viviendas en lo que entonces eran las periferias de las ciudades. (...) en aquellos años la demanda de gran número viviendas era un hecho real. El deplorable estado que presentaba buena parte del caserío histórico salido de una guerra civil, así como el fuerte crecimiento demográfico de aquellos años, junto con los importantes flujos de inmigrantes creados por las migraciones campo-ciudad, explican esta intensa demanda de viviendas que se edificaron siguiendo los principios de la construcción en bloques seriados. Surgieron así las grandes barriadas obreras de promoción oficial que consolidaron las orlas suburbanas de las ciudades españolas (...). Eran los años del ‘desarrollismo’ español”.<sup>14</sup>

### **Racionalismo moderno y edificación en altura**

Las viviendas de promoción pública fueron objeto de estudio y optimización. En 1969 se establece la normativa que las regula, que además de racionalizar la construcción con condiciones mínimas de superficies, salubridad y otras calidades, fija los programas de necesidades para una familia nuclear tipo; al eliminar la diversidad de estos programas, se favorece la homogeneización tipológica.

---

<sup>13</sup> Sánchez de Madariaga, *Introducción al urbanismo, conceptos y métodos de la planificación urbana*

<sup>14</sup> María del Pilar Almoguera Salent, “Formación de tejido urbano y expansión metropolitana. Políticas de vivienda en España”, en *Proyecto Urbspain, el impacto del modelo autonómico en las ciudades españolas* (Universidad Autónoma de Madrid, Colección Estudios 150, 2012):261-283

## EJEMPLOS REPRESENTATIVOS

### El interés de la utopía

Es tiempo de proyectos urbanos utópicos. En palabras de Manuel de Solá Morales, en una 'clase de ética urbanística':

*La reforma social -a través de la higiene pública, de la redistribución residencial, de la movilidad generalizada, del equilibrio territorial, etc.- ha sido el otro pilar ideológico que ha caracterizado al urbanismo como disciplina emparentada a la vez con la acción política y con el progresismo científico. Orientado al cambio y a la transformación, el urbanismo estaría llamado a contribuir con sus acciones propias, a remover las estructuras sociales, o, al menos, a optimizar el genérico objetivo del bien común.*

*¿Utopía y reforma social son todavía conceptos verosímiles para la ética urbanística? ¿Cuál es el bien común al que el urbanismo supone contribuir?.<sup>15</sup>*

### Ensanches. Cerdà, ensanche de Barcelona

Cerdà era un visionario en todos los sentidos. Estaba preocupado por las condiciones de vida de las clases trabajadoras y quería una ciudad igualitaria, sin jerarquías y racionalista, en contraposición de lo que era en la época el urbanismo de las grandes ciudades en donde se segregaban barrios obreros y burgueses en función de la planificación. Tenía en cuenta los problemas de salud, planteando propuestas que iban más allá de la salud física, sino que se preocupaba también sobre la salud mental y social. Y tuvo una visión muy avanzada y certera sobre cómo sería el futuro de la movilidad y el transporte urbano en las ciudades.

Retos urbanos que Cerdà debe afrontar en su Plan para Barcelona y la integración de los municipios de periferia. Barcelona<sup>16</sup> era todavía en los inicios del siglo XIX una ciudad artesana, pero todavía no había derribado sus murallas y empezaban los problemas de densidad. La industrialización y el fenómeno migratorio que todo proceso industrial conlleva, iba a agravar una situación de por sí difícil. Las consecuencias se apreciarán en unas condiciones higiénicas infrahumanas, que acompañadas de la difícil supervivencia de una clase obrera explotada con

---

<sup>15</sup> Manuel de Solá Morales, "Cuatro paradigmas para un curso de ética urbanística", *QRU Quaderns de Recerca en Urbanisme*, nº2 (2013): 12-27

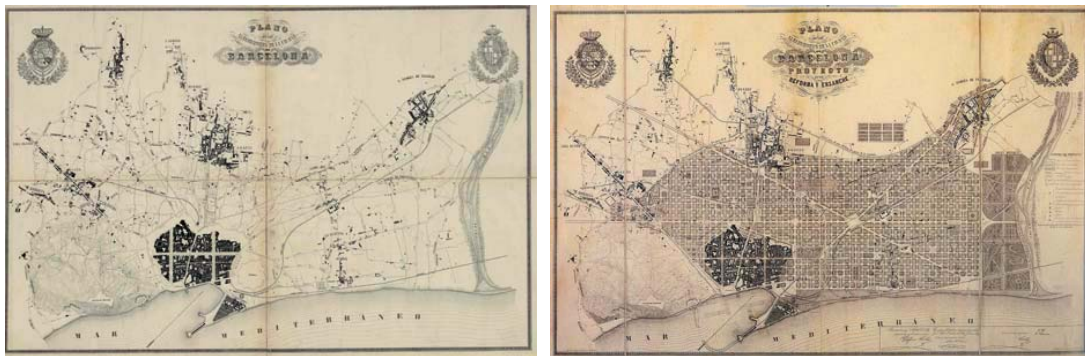
<sup>16</sup> Santiago Padés Creixell y Santiago Vela Paés, "El modelo teórico del Plan Cerdà en 2c: construcción de la ciudad", nº6-7 (1976):46-55



salarios de miseria, abonarán el terreno para la expansión de epidemias de cólera entre las clases menos pudientes principalmente con un balance final dramático. En el marco urbano, las murallas fueron consideradas como la causa de todos los males que asolaban la ciudad; su demolición permitiría a la ciudad extenderse por el llano, virgen de toda edificación puesto que era una zona militar delimitada por el alcance de tiro de los cañones.

En este contexto Cerdá considera imprescindible iniciar un proceso científico, con el conocimiento exhaustivo de la realidad urbana; para ello utiliza la estadística, la historia, la topografía, o la economía como instrumentos que le permiten interpretarla. Clasifica y cuantifica, convirtiendo los datos en valores cualitativos que le permiten detectar las catastróficas consecuencias urbanas que producen las desigualdades sociales, con barrios obreros en donde los niveles de hacinamiento alcanzan niveles irracionales.<sup>17</sup>

Afronta también Cerdá el análisis del entorno geográfico, determinante en el desarrollo de la ciudad vieja y que deberá sin lugar a dudas condicionar la existencia de la futura (fig. 3.6.1). El conocimiento de esta realidad geográfica le permite deducir la forma idónea de ocupar el llano. La cadena montañosa prelitoral y el mar le inducen a proponer un desarrollo lineal de la malla en función de un eje generador paralelo a dichos límites; sus comunicaciones con la comarca a través de los valles delimitan este desarrollo. Y orienta el trazado de la retícula para buscar el mejor asoleo de las viviendas.



3.6.1. Plano de los alrededores de la ciudad de Barcelona levantado para la propuesta proyecto de ensanche. Cerdá, 1855. Fuente: web institucional ~~Año~~ Cerdá, <http://www.anycerda.org/web/>

3.6.2. Plano de reforma y ensanche. I.Cerdá, 1959. Fuente: ídem

---

<sup>17</sup> Beróvolo, *Historia de la arquitectura moderna*: 126-127

Propone para Barcelona el 'Ensanche ilimitado', una cuadrícula regular e imperturbable a lo largo de todo el trazado urbano que engloba internamente espacios verdes y servicios, cosa que le permite fijar una repetición continua en el plan con la capacidad de alterarlo cuando convenga (fig. 3.6.2). Puede así relacionarse con la ciudad vieja y los pueblos vecinos, o absorber barrios que pueden acomodarse con facilidad a la nueva propuesta viaria.

Extensión según modelo de ciudad compacta, vigencia. "[Para formular alternativas a la urbe industrial] Le Corbusier, Mies van der Rohe o Ludwig Hilberseimer pretenden higienizar la ciudad con rascacielos o grandes bloques que se alzan entre jardines, pero Frank Lloyd Wright propugna con su Broadacre una extensión ilimitada y dispersa de las viviendas en el medio rural (...). En todo caso, ni unos ni otros supieron valorar las virtudes de la ciudad compacta tradicional, que en 1867 teorizó de forma pionera el urbanista y político Ildefonso Cerdá, y que todavía hoy es el modelo más eficaz y sostenible".<sup>18</sup>

### **Salto a la periferia. Soria y Mata, la Ciudad Lineal en Madrid**

También Madrid en el siglo XIX seguía dentro de sus límites, con problemas crecientes de congestión y falta de vivienda. Hacía falta una zona de ensanche para aumentar el número de viviendas y bajar el precio, ya que la falta de suelo y la demanda de alojamiento estaban propiciando la especulación y el abuso en el centro. La muralla se derribó 1869, se prolongaron entonces las calles, y se hicieron los primeros planes de ensanche con crecimientos al norte y al este (al sur y el oeste del núcleo cruzaba el río Manzanares). Pero estas primeras intervenciones no pudieron evitar la anarquía en la expansión de la ciudad, que crecía sin apenas control.

También el extrarradio crecía sin orden. A los suburbios históricos, en donde la vivienda autoconstruida eran la tónica dominante, se les modificó la calificación del suelo convirtiéndolas en zonas urbanas dispuestas para parcelar y vender sus terrenos con un precio del suelo más bajo. De ahí surgió, con posterioridad, la necesidad de conectar esta periferia, cada vez más habitada, con el centro, por medio de medios de transporte.

Necesidad de vivienda y especulación. Para Soria, el precio del suelo y la escasez de viviendas para obreros eran el principal problema que aquejaba a Madrid. Ante la falta de soluciones,

---

<sup>18</sup> Luis Fernández-Galiano, "Elogio de la ciudad compacta", *AV Monografías Vivir juntos*, nº156 (2012):4-9

piensa que es posible crear una nueva ciudad en la que los principios higienistas, la racionalidad arquitectónica y la economía sean la clave. La idea de la Ciudad Lineal<sup>19</sup> se publica por primera vez en 1882, y plantea como solución al problema de la ciudad la creación de un sistema de transporte capaz de hacer efectiva la movilidad de personas y mercancías desde la nueva ciudad del extrarradio al centro urbano. El punto de partida de todo su pensamiento urbanístico radica en la construcción de un tren-tranvía de circunvalación que rodease el perímetro de Madrid, junto con la urbanización de los alrededores por donde discurriese la vía. Pretendía Soria con su proyecto residencial crear una alternativa planificada al desorden generado por la implantación espontánea de barriadas caóticas a lo largo de las líneas de tranvías, que crecían sin ningún tipo de infraestructuras y reproduciendo las condiciones de insalubridad y falta de higiene del centro.



3.7. Ciudad Lineal, el primer tramo del suburbio lineal en torno a Madrid. Arturo Soria. Fuente: Berévol, *Historia de la arquitectura moderna*

Soria proponía una *ciudad lineal*, en donde una calle principal, susceptible de extenderse sin límite en función de las necesidades, sirviese de eje de comunicación y entorno a la cual unas pocas calles paralelas y otras perpendiculares enlazasen las viviendas con ésta (fig. 3.7). La ciudad lineal se situaría fuera del contorno urbano, donde el suelo era mucho más barato. Las viviendas serían unifamiliares con su porción de jardín (no se permitiría “ocupar con edificación más de la quinta parte del terreno a fin de que el resto sea ocupado por los árboles, huertas y jardines, convirtiendo los áridos alrededores de Madrid en sitios amenos y saludables”), y las tipologías dependerían del precio de las mismas. El planteamiento lineal de la ciudad imposibilitaría, a su vez, la especulación del terreno, pues, lejos de tener éste un valor relativo

<sup>19</sup> Pedro Navascués Palacio, “La Ciudad Lineal de Arturo Soria”, *Villa de Madrid*, nº 28 (1969):49-58. En Archivo digital UPM [http://oa.upm.es/7682/1/Villa\\_28.pdf](http://oa.upm.es/7682/1/Villa_28.pdf)

según su proximidad con el centro de la ciudad de desarrollo radial, todos los solares tendrían un valor igual, puesto que estarían en relación con una línea que puede prolongarse indefinidamente y no con un punto. La única variación en el precio de los lotes estaba en el número de metros cuadrados que éstos tuvieran.

Este tipo de ciudad debería construirse a partir de una o más ciudades existentes, creando una red de triangulación entre ellas. La superficie interior de los triángulos resultantes estaría dedicada a explotaciones agrícolas e industriales.<sup>20</sup>

### **Modelos de ciudad jardín. Sir Ebenezer Howard**

El modelo teórico de Ciudad Jardín fue propuesto en 1898 por Ebenezer Howard en su obra *Tomorrow: a Peaceful Path to Social Reform* (Mañana: un camino pacífico hacia la reforma social) y forma parte de las corrientes críticas al desarrollo de la ciudad industrial de finales del siglo XIX. Con la industria muchos campesinos emprendieron un éxodo hacia las ciudades, transformando su forma de vivir, y esta propuesta pretende superar los conflictos sociales de la época a través de un planteamiento urbano capaz de suprimir el fuerte contraste entre la ciudad y el campo.

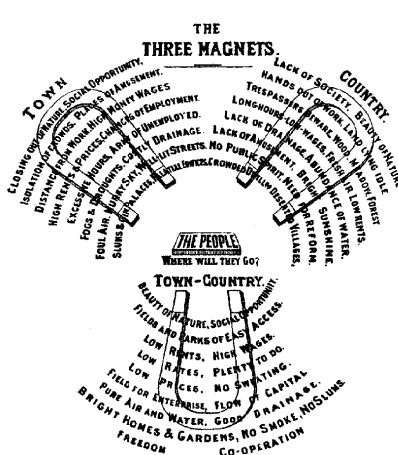
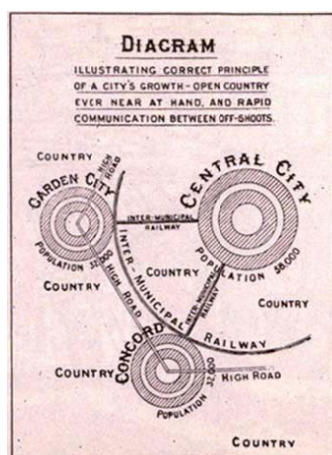
Howard desarrolla la 'teoría de los tres imanes' (fig. 3.8.2) sugiriendo que la gente siente la atracción de dos campos magnéticos, lo rural y lo urbano. Los dos contextos tienen condiciones positivas y negativas, y se puede obtener un tercer imán si se logran concentrar las bondades de ambos contextos en un nuevo modelo de asentamiento, el imán ciudad-campo, que se concretará en la "ciudad-jardín". Su idea era sacar a los habitantes de las urbes densamente pobladas hacia ciudades jardín autosuficientes. "El esquema teórico de estas traducía la fusión de campo y ciudad en una alternancia concéntrica de espacios abiertos y áreas construidas: edificios públicos en torno a un jardín circular, parque central a su alrededor, doble corona circular de viviendas cosida por una avenida-parque, anillo industrial periférico (al que se podría llegar caminando) y tierras agrícolas exteriores"<sup>21</sup> (fig. 3.8.1), que obrarían como muros invisibles de contención. Cuando una ciudad jardín alcanzara sus cinturones verdes (unos 32.000 habitantes, en la visión de Howard), habría llegado el momento de construir la siguiente.

---

<sup>20</sup> Bertrando, *Historia de la arquitectura moderna*, 390

<sup>21</sup> Miguel Ángel Anibarro, "El paisaje en la ciudad moderna" (*Cuaderno de notas COA Baleares*, 1991):91-99

“Frente a las metrópolis y a sus terribles suburbios Howard proyecta una red descentralizada de ciudades de tamaño moderado en las que se reunían las actividades básicas, industriales, agrarias e intelectuales”<sup>22</sup>. Las ciudades-jardín estarían establecidas en el entorno natural, rodeadas de una gran extensión de campos y bosques, ordenadas territorialmente y conectadas a través de importantes infraestructuras de transporte (ferroviario y carretera), pero separadas de la gran urbe lo suficiente como para ser funcionalmente independientes.



3.8.1. Ciudad Jardín, esquema que ilustra sus principios de crecimiento.

3.8.2. 'Los tres imanes'

3.8.3. Publicidad sobre Welwyn Garden City, la segunda ciudad-jardín impulsada por Howard en 1919, unos 20 km al norte de Londres.

Fuente: <http://urban-networks.blogspot.com.es/2016/02/el-modelo-original-de-la-ciudad-jardin.html>

Este planteamiento promueve la creación de zonas urbanas con gran calidad de vida (fig. 3.8.3), en el que las ciudades tienen un mecanismo de autocontrol basado en el equilibrio entre la industria y la agricultura, favoreciéndose un crecimiento sostenible. “Bajo una visión de conjunto más amplia, la necesidad de la ciudad jardín, fue igualmente entendida a posteriori como una necesidad de conciliarse con el paisaje rural, poniendo en valor la carga de significado del territorio para sus habitantes, y en definitiva formando parte del substrato identitario”.<sup>23</sup>

<sup>22</sup> Fernando Roch Peña, “La Ciudad Jardín. La urbanidad revisada”, *Ciudades*, nº6 (2000-2001):21-33

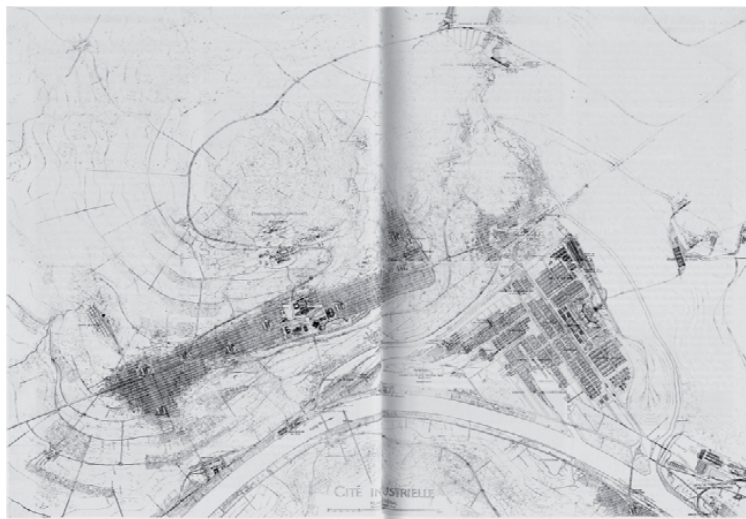
<sup>23</sup> Joan Nogué, “El retorno al paisaje”, *Enrahonar*, nº45 (2010):123-136



### La ciudad industrial. Tony Garnier

Según Montaner, la ciudad propuesta por Garnier (fig. 3.9) mantiene un tamaño y forma limitadas, y un cierto carácter suburbano contrario a las grandes ciudades de las propuestas posteriores con desarrollo vertical de Le Corbusier o Hilberseimer. “Anticipa bastantes de los temas de décadas posteriores: los estigmas ligados al hormigón armado en su arquitectura de vivienda –como cubierta plana, pilotis, fachada lisa, etc.; los nuevos edificios públicos en el contexto progresista de la época; la estricta zonificación urbana; el papel de los transportes públicos y, en menor medida, de la circulación; el predominio del verde urbano; y el papel central de la fábrica y del trabajo en una sociedad en la que a lo largo de este siglo ha mostrado la creciente omnipresencia de las relaciones de producción en todos los aspectos de la vida. Y también es cierto que ya manifiesta algunos de los puntos débiles del urbanismo del movimiento moderno respecto a la ciudad: el desprecio por la ciudad antigua, el optimismo planificador; la unicidad y simplicidad de lo simbólico y monumental, etc.”.<sup>24</sup>

También Benévolo destaca su carácter precursor “Se han enunciado aquí algunos conceptos que llegarán después a ser comunes en los comienzos del Movimiento Moderno: el carácter normativo de los factores higiénicos (aire, sol, vegetación); la construcción abierta, la independencia entre los recorridos peatones-vehículos; la ciudad jardín”.<sup>25</sup>



3.9. Una ciudad industrial. Tony Garnier 1901-04. Fuente: Benévolo, *Historia de la arquitectura moderna*

---

<sup>24</sup> Montaner, “Tony Garnier: la anticipación de la ciudad industrial”

<sup>25</sup> Benévolo, *Historia de la arquitectura moderna*

## Racionalidad urbana. El Movimiento Moderno

El discurso teórico clave del urbanismo en el Movimiento Moderno es La Carta de Atenas, que es la exposición programática que los CIAM (Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna) hicieron en 1933 sobre cómo habría de transformarse el espacio urbano a fin de que fuera realmente habitable, recogido por Le Corbusier en su libro Principios del Urbanismo publicado en 1942.

La Carta de Atenas es un manifiesto sobre el urbanismo moderno en oposición a las ciudades tradicionales. Una declaración urbanística que apuesta por 'la ciudad funcional', que plantea la zonificación de la ciudad según los usos y las necesidades de la sociedad moderna (Habitación, Esparcimiento, Trabajo, Circulación), y que pone en entredicho el carácter y la densidad de la ciudad tradicional. "En ese documento, en el que se pedía la segregación funcional de la ciudad, no se cita la palabra paisaje. La ciudad de los arquitectos de la modernidad ofrece, como consecuencia, la imagen de neutralidad y racionalidad que destilan los principios del funcionalismo".<sup>26</sup>

Sin embargo aunque esta Carta se centra en la creación de una ciudad ordenada, conformando un modelo urbanístico progresista, también se afronta el tema del patrimonio histórico, y en un cierto sentido se propone una visión de la periferia como espacio a conservar, cuidar y reparar en su caso para el disfrute de los ciudadanos (fig. 3.9). En la segunda parte 'Estado actual de las ciudades. Críticas y remedios' dentro del apartado de Espaciamento se recoge el artículo 40 en clara relación con la experiencia del paisaje en la periferia.

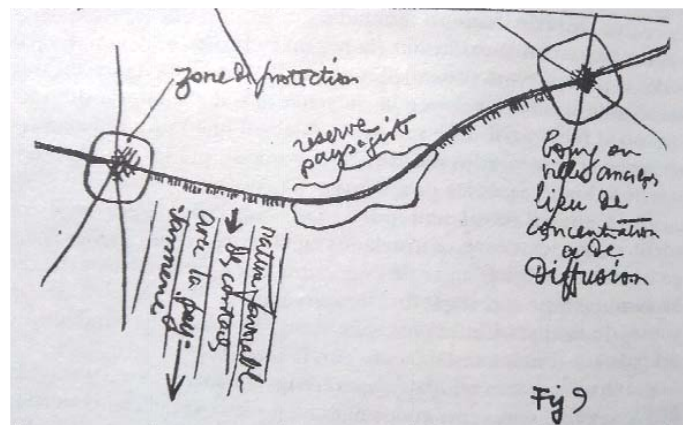
*Art. 40. Deben estimarse los elementos existentes: ríos, bosques, colinas, montañas, valles, lago, mar, etc. La cuestión de la distancia, gracias al perfeccionamiento de los medios mecánicos de transporte, ya no desempeña aquí un papel fundamental. Vale más escoger bien, aunque haya que ir a buscar lo que se desea un poco más lejos. Se trata no solamente de preservar las bellezas naturales todavía intactas, sino también de reparar los ultrajes que algunas de ellas hayan podido sufrir; por último, la industria humana ha de crear en parte lugares y paisajes según un programa. He aquí otro problema social muy importante cuya responsabilidad queda en manos de los ediles: hallar una contrapartida al*

---

<sup>26</sup> Javier Maderuelo, "El paisaje urbano", *Estudios Geográficos*, vol.LXXI 269 (2010):575-600

*trabajo agotador de la semana, convertir el día de descanso en algo realmente vivificador para la salud física y moral; no abandonar a la población a las desgracias múltiples de la calle. Un empleo fecundo de las horas libres forjará una salud y un espíritu verdaderos a los habitantes de las ciudades.*<sup>27</sup>

Al parecer no es solo el patrimonio arquitectónico el que comienza a preocupar a los arquitectos, sino que es también el patrimonio paisajístico el que suscita una cierta reflexión de ser preservado.



3.10. La ciudad industrial lineal, Le Corbusier. Fuente: *Cómo concebir el urbanismo*

Modelo de ciudad industrial lineal (fig. 3.10):

*En el extremo de cada fragmento de la ciudad lineal está prevista una zona de protección, una reserva de territorio.*

*En medio de su recorrido otra reserva, paisajista ésta, servirá para diversos fines inmediatos o futuros.*<sup>28</sup>

<sup>27</sup> Le Corbusier, *Principios de urbanismo* (Barcelona: Ariel, 1989. 1ª ed. 1942)

<sup>28</sup> Le Corbusier, *Cómo concebir el urbanismo* (Buenos Aires: Infinito, 2006. 1ª ed. original 1946): 132-133



## LAS PERIFERIAS METROPOLITANAS



3.11. Modelos clásicos de organización urbana. Fuente: fuente original no localizada, consultado web mayo 2017 <http://slideplayer.es/slide/8901675/>

Modelos de expansión (fig. 3.11):<sup>29</sup>

- Modelo concéntrico, Burges 1925. Zonas sucesivas de expansión urbana, a partir de un núcleo central.
- Modelo sectorial, Hoyt 1939. Completa el modelo anterior, proponiendo un diagrama en el que los límites impuestos por los círculos concéntricos se interrumpen y se amplían del centro a la periferia, adoptando formas irregulares. El nivel de renta constituye el punto central de este modelo desde el que se enuncia la estructura y diferenciación urbana; las élites, emplazadas inicialmente en el centro de la ciudad, se irán desplazando a lo largo de las principales vías de comunicación, en busca de mejores enclaves que el congestionado y obsoleto centro.
- Modelo polinuclear, Harris y Hullman 1945. La expansión de la ciudad no se produce a partir de un único distrito central, sino a partir de núcleos independientes que surgen por: 1. Actividades que requieren servicios y planificación específica; 2. Actividades semejantes se agrupan para beneficiarse; 3. Actividades incompatibles se emplazarán guardando distancia; y 4. Todas las actividades quedan sometidas al proceso de selección espacial que el precio del suelo impone.

<sup>29</sup> Juan Pedro Hormigo Ventura, "La Evolución de los Factores de Localización de Actividades" (tesina, Universidad Politécnica de Cataluña, 2006):85-100

Punto de inflexión en la evolución de las periferias, la expansión metropolitana. “(Hasta los años '70) la periferia será expresión de una fuerte carga peyorativa, paisaje de la miseria, de la marginación y del desorden (...). Será a partir de los años 70 y dentro de una clara expansión metropolitana, cuando las periferias de las ciudades españolas transforman profundamente no solo su extensión sino su propio sentido y en gran medida su identidad. No obstante, aunque la crisis de los años 70 sirvió para afianzar una política de reformas de rehabilitación de las áreas urbanas, al mismo tiempo los cambios económicos y sociales sentarán las bases para una expansión periférica sin precedentes”.<sup>30</sup>

“La recuperación económica a finales de la década de los ochenta, y principios de los noventa supone, por un lado, la realización de proyectos emblemáticos de reutilización de espacios obsoletos y de marketing urbano, y, por otro, el incremento de una forma de desarrollo urbano basado en el transporte privado y la ocupación de nuevos suelos. Esto da lugar a las formas actuales de crecimiento metropolitano disperso que exigen hoy en día una visión a escala regional de la planificación”.<sup>31</sup>

### **Motor de crecimiento**

En los años del boom de la construcción, es decir entre finales de 1990 y 2008, en España se apostó muy fuertemente por el crecimiento de las ciudades. Esta expansión urbana se traduce en una dispersión de la ciudad en el territorio (ciudad difusa), con un enorme consumo de suelo no justificado en la necesidad de vivienda sino en su definición como bien de inversión. Según Almoguera Salent: “(...) puede afirmarse que en la actualidad nos encontramos en el final de otra fase expansionista. Ahora bien, si la demanda de viviendas era real durante los años del desarrollismo, puede decirse que durante los últimos quince años esta demanda ha sido, en parte, provocada. Es evidente que las ciudades necesitaban crecer, pero también lo es que la demanda se debió, en buena medida, a su componente inversor (...) Los crecimientos se han producido ‘por todas la partes’ de las ciudades; así se ha edificado en suelo urbano consolidado, pero también y muy en especial en las periferias de las mismas; del mismo modo se ha construido en los territorios metropolitanos, en este caso colmatando coronas y, sobre todo, expandiéndose en forma reticular sobre el territorio agrario. (...) La

---

<sup>30</sup> Pablo Arias Sierra, “El problema del paisaje en los actuales desarrollos suburbanos” (tesis doctoral, Dpto. Urbanística y Ordenación del Territorio, ETSA, Universidad de Sevilla, 2001)

<sup>31</sup> Sánchez de Madariaga, *Introducción al urbanismo, conceptos y métodos de la planificación urbana*

edificación de viviendas determina estructuras urbanas; Así, se ha construido según diversas tipologías, bien sea bajo la forma de ciudad jardín, de adosados en hileras, o de bloques cerrados organizados en torno a espacios verdes y deportivos de uso exclusivo para sus residentes. Todo ello se ha acompañado de importantes infraestructuras viarias, y en definitiva ha dado lugar a unas periferias extensivas, con bajas densidades, y que se ha convenido en llamar urbanismo difuso”.<sup>32</sup>

Este modelo urbanístico de baja densidad tuvo un impacto económico inmediato (que en su día se entendió deseable), pero tiene un muy alto impacto ambiental a medio plazo. “Una de las razones por las que la mayoría de las urbanizaciones que se realizaron en este último boom de la construcción son de baja densidad es su bajo coste y alta rentabilidad. Dicho en otras palabras, se invierte poco y se gana mucho, pero la otra cara de la moneda son los resultados negativos que surgen de ese tipo de ciudad (alto coste para la administración, impacto ambiental importante, vida socialmente desintegrada, desaparición de suelo agrícola, etc.) que van a la cuenta de la sociedad, de los ciudadanos, de las personas, vivan allí o no”.<sup>33</sup>

Retos del urbanismo de la expansión. “En general los núcleos tradicionales de las ciudades, lo que en España se suele llamar el casco viejo y que a veces no es tan viejo porque se completa y se edifica en gran parte durante el siglo XIX, tienen ya poca importancia desde el punto de vista cuantitativo. (...) Ya la misión del urbanista no es, como en otros tiempos, tratar de planear reformas interiores (...) La misión del urbanista consiste en articular lo más acertadamente posible la periferia de la urbe; la periferia de hoy será el centro o centros vitales del futuro. En esta planificación externa lo más importante es la ordenación de los ejes de tráfico fundamentales y la localización de las diversas funciones (...). La articulación y la localización de estas funciones no quiere decir el aislamiento y la ‘zonificación’ a rajatabla. Las zonas puramente residenciales, las ciudades dormitorio, han resultado, en general, un fracaso. Privadas de otros elementos que constituyen el total organismo de una ciudad (centros representativos, monumentales, religiosos, mercados, espectáculos, comercio y, al menos,

---

<sup>32</sup> Almoguera Salent, “Formación de tejido urbano y expansión metropolitana. Políticas de vivienda en España”

<sup>33</sup> Estudio de arquitectura La casa por el tejado, blog, último acceso mayo 2017, <http://lacasaporeltejado.eu/altura-volumen-densidad-ii/>

una cierta industria no pesada), al final estas ciudades dormitorio degeneran, declinan y se degradan física y moralmente”.<sup>34</sup>

**Segmentación urbana.** Cita de González Martínez, “Desde el punto de vista socio-demográfico estas nuevas periferias originan igualmente transformaciones notables, que se reflejan en una nueva organización social. Entre estos hechos destacan, de un lado y como no podía ser de otra manera, la segmentación social; de otra, un acentuado individualismo que acaba por diluir cualquier tipo de asociacionismo espontáneo. (...)Pero esta segmentación social no solo lo es por razones de renta; lo es también por razón de género y edad, de tal modo que se intensifica el uso del espacio según caracteres demográficos y de grupo. Esta comprobación resulta tremendamente interesante. La ciudad por partes no es de todos, es de uso exclusivo según grupos sociales y demográficos, y a cada grupo le empieza a corresponder ‘una parte’”.<sup>35</sup>

**Alcance del problema.** “Las repercusiones sociales, ecológicas y económicas de esta forma de crecimiento, junto con el interés por la protección del patrimonio, tanto natural como urbano, son hoy en día tema central del debate sobre la ciudad occidental.”<sup>36</sup>

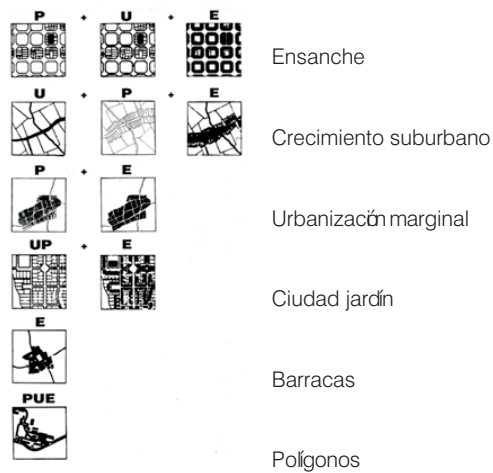
---

<sup>34</sup> Fernando Chueca Goitia, *Breve historia del urbanismo* (Madrid: Alianza editorial, 1988): 187-217, lección 9

<sup>35</sup> Páido González Martínez, “El quinto pino, arquitecturas en la periferia: donde Andalucía ya no queda tan lejos”, *Neutra*, nº 17 ciudad post-periferia, Colegio Oficial de Arquitectos de Sevilla (2009):48-57

<sup>36</sup> Sánchez de Madariaga, *Introducción al urbanismo, conceptos y métodos de la planificación urbana*

### 3.3. TEJIDOS QUE CONFORMAN LA PERIFERIA



3.12. Formas de crecimiento urbano. Fuente: Manuel de SoñMorales, *Las formas de crecimiento urbano*

### LA PERIFERIA PRODUCTIVA

#### Industrialización

Los planes de desarrollo de la dictadura promueven nuevos suelos industriales en las grandes ciudades andaluzas a partir de los años cincuenta y sesenta. Con las primeras fábricas como centros de atracción de mano de obra, en gran medida llegados del campo o de centros urbanos menores, tuvieron que crearse barrios que albergaran a estos trabajadores. “Con las factorías y todos los establecimientos anejos, destacan de la ciudad industrial los llamados barrios obreros, contruidos por la ineludible necesidad de albergar mano de obra”.<sup>37</sup>

Sevilla entre otras fue considerada un ‘polo de desarrollo’, y se impulsaron nuevos polígonos industriales que modificaron la estructura urbana por ser grandes superficies sin vinculación formal con el territorio. Más allá de estas operaciones dirigidas, la industria andaluza sigue basada en esos años en el sector agroalimentario y en el mantenimiento de determinados sistemas productivos locales. Además de las grandes ciudades y sus áreas metropolitanas, algunas ciudades medias alcanzan o mantienen significativos niveles de desarrollo industrial, como Lucena, Linares, Écija o Antequera.<sup>38</sup>

<sup>37</sup> Chueca Goitia, *Breve historia del urbanismo*

<sup>38</sup> Instituto de Cartografía de Andalucía, “art.46 Industria y ciudad: de los Polos a los Parques Tecnológicos”, en *Atlas de la Historia del Territorio de Andalucía* (Sevilla: Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio, Instituto de Cartografía de Andalucía, 2009)



3.13. En Sevilla, centro de producción HYTASA (amarillo) y el barrio del Cerro del Águila (en frente, rojo) sobre una imagen aérea de 1944. Otros: matadero (morado), ensanche residencial Nervión y Gran Plaza (cian), ciudad jardín (naranja). Fuente: web <https://altairmediosiglo.wordpress.com/ano-1944/>

3.14. Anuncio en prensa. Fuente <http://www.inveritatelibertas.com/hytasa-la-gran-olvidada-de-sevilla/#prettyPhoto>

## Los primeros polígonos

Los primeros 'polígonos industriales' se propusieron a partir de los años 40 para sanear la ciudad existente, trasladando fuera las pequeñas actividades industriales y de almacenaje que ocupaban situaciones conflictivas en áreas residenciales, incluso históricas, se situaron en los bordes de las ciudades, en la periferia más próxima.<sup>39</sup>

Una primera generación de polígonos industriales promovida entre 1959 y 1962 cumple con esta función en la mayoría de las ciudades españolas. Así estos polígonos no acogían funciones productivas sino estas pequeñas actividades trasladadas desde el centro, pero sí que crecieron a partir de los años 60 y 70 para dar respuesta a la creciente demanda de almacenes y servicios asociada al desarrollo económico. Estas operaciones de traslado a la primera periferia permitieron liberar suelo dentro de las ciudades, y sanearlo con operaciones de vivienda; en Sevilla por ejemplo, dentro del Plan de Reforma Interior del casco Antiguo PRICA del 1968, cuyo objeto era favorecer las operaciones inmobiliarias en el centro y detener su degradación. A la vez las actividades productivas mejoraban en cuanto a conectividad.

<sup>39</sup> Arias Sierra, "El problema del paisaje en los actuales desarrollos suburbanos"

Los polígonos, bajo el control de la administración, exigían un cierto valor formal de las edificaciones y de los espacios públicos, las parcelas permitían acoger gran variedad de usos, y el viario estaba dimensionado con generosidad.



3.15. Polígono Carretera Amarilla, parcelario. Fuente: web Parque Industrial Carretera Amarilla <http://www.inmoandalunet.com/pica/servicios-pica.php>

3.16. Polígono El Manchón, uniformidad del parcelario. Fuente: web Diputación de Sevilla, catálogo infraestructuras empresariales: <http://www.prodetur.es>

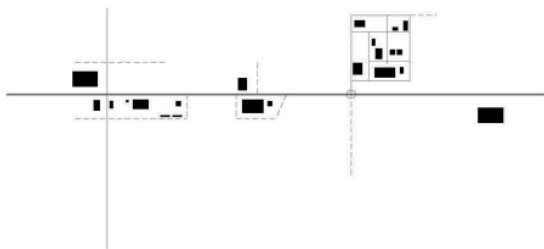
En la actualidad estas intervenciones han sido alcanzadas por tejido residencial desarrollado con posterioridad, y están en posiciones muy integradas en el suelo consolidado. Posibilidades, potencial: "En la actualidad el deterioro de sus infraestructuras y su pérdida de imagen plantea exigencias de recualificación ante la demanda de suelo para actividades terciarias e incluso cuaternarias que precisan cada vez más espacio y están transformando estos viejos polígonos con una textura de usos más vinculada a la vida cotidiana y más integradas en el continuo urbano. En este sentido, la nueva sociedad está creando un nuevo paisaje que hay que inscribir en estas recualificaciones".<sup>40</sup>

---

<sup>40</sup> Arrias Sierra, "El problema del paisaje en los actuales desarrollos suburbanos"

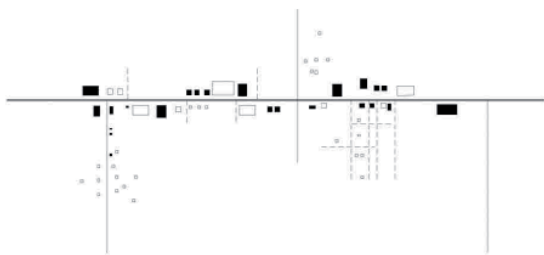


## Implantación



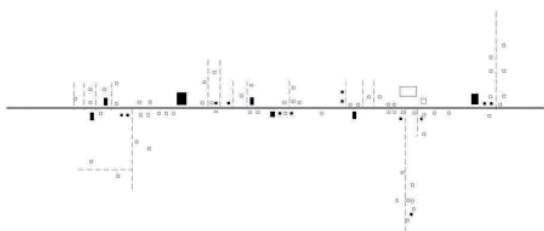
3.17.1

**Carretera Productiva.** Constituye una de las principales formas de polarización del crecimiento, propia de las áreas metropolitanas con sistemas viarios jerarquizados. Sobre los ejes principales, importantes empresas innovadoras se trasladan desde la ciudad central hacia zonas atractivas por factores como la alta accesibilidad, gran disponibilidad de suelo, calidad ambiental y tradición industrial.



3.17.2

**Carretera Mercado.** Las nuevas actividades (generalmente de tipo comercial) se suceden, casi sin interrupciones, con las pequeñas industrias locales y los antiguos asentamientos urbanos, e inmediatamente después de esta cortina edificada, parcelaciones residenciales de baja densidad, algunos servicios o equipamientos, e incluso, pequeñas áreas productivas.



3.17.3

**Ciudad Carretera.** Conviven también, incluso con mayor intensidad, diversos usos y tipologías, con predominio de la residencia y la pequeña industria. Se trata, en general, de la transformación o consolidación de antiguos asentamientos en torno a carreteras locales.

3.17. Esquemas explicativos de los diferentes 'espesores' de la carretera. Autor: Lorena Vecslir Peri. Fuente: Vecslir Peri, "Paisajes de la nueva centralidad", *Urban*, nº12 (2007):34-55 (el artículo es un resumen de su tesis doctoral)



## Los corredores industriales

Formación de asentamientos industriales a lo largo de las carreteras, de Arias Sierra. “Ha sido característica en toda España, de forma espontánea, el asentamiento industrial a lo largo de las carreteras principales de acceso a los centros urbanos o metropolitanos. (...). Al margen de los posibles polígonos industriales existentes en las periferias, la localización de forma aislada apoyada en las carreteras de acceso, fuera de los controles de planeamiento fue la tendencia y la ‘tentación’ que la industria encontró como segunda opción, tanto si procedía segregada de las áreas centrales como si se trataba de actividades de nueva implantación. (...) Los corredores aparecen por lo tanto como suma de decisiones individuales, con la enorme ventaja de la elección libre del emplazamiento al margen de controles y con valor del suelo casi tan bajo como se desee. (...) hoy, una vez perdido el carácter de vía de tráfico rápido de su eje, y reurbanizada y equipada para su nueva función, pueden ser piezas básicas para la articulación del Paisaje Metropolitano”.<sup>41</sup>

## Los polígonos del espacio metropolitano

Los polígonos han dejado de ser polígonos industriales para convertirse en parques empresariales y comerciales abiertos al gran público, con comercio y servicios al por menor, incluso con locales de ocio.

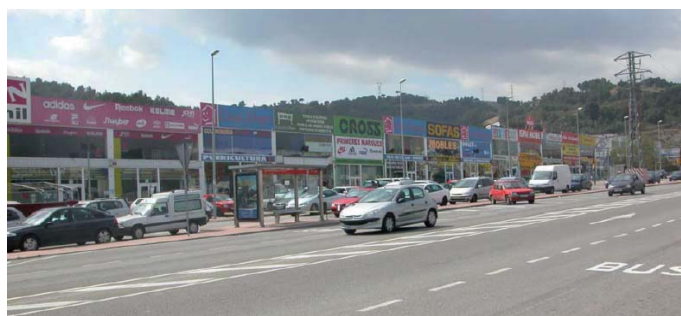
Las actividades productivas se están transformando de un modo importante desde principios del s. XX; estos cambios tienen su reflejo inmediato en la ciudad y sobre todo en las periferias, que las acogen con una flexibilidad de respuesta a sus necesidades de agrupación, superficie, y conectividad.

Formas de visibilidad. “Los objetos se adecuan a la percepción cinemática y veloz que se tiene desde la infraestructura, utilizando diferentes mecanismos visuales para la captación de nuevos usuarios y consumidores”.<sup>42</sup>

---

<sup>41</sup> Arias Sierra, “El problema del paisaje en los actuales desarrollos suburbanos”

<sup>42</sup> Lorena Vecslir Peri, “Paisajes de la nueva centralidad. Infraestructuras arteriales y polarización del crecimiento en la región metropolitana de Barcelona” (tesis doctoral, Universitat Politècnica de Catalunya, 2005)



3.18. Carretera-escaparate en las proximidades de Sant Andreu de la Barca. Fuente: Catálogo de paisajes de la Región Metropolitana de Barcelona, 'paisaje actual'.

3.19. Polígonos sobre A-92 en Alcalá de Guadaira; resultan paisajes homogéneos. Fuente: google maps street view

Evolución: desde producción agrícola (edificaciones dispersas en el terreno productivo, no asociadas a la ciudad), a industrias de transformación (dentro de las ciudades), traslado de actividades 'insalubres y molestas' e industrialización (industria pesada aislada, con localización por conectividad); segregación de usos (traslado de pequeña industria y almacenaje desde el centro de la ciudad hasta la periferia). Ahora, con economía 'globalizada', nuevas formas de producción relacionadas con las tecnologías y los servicios.

### Parques empresariales

El modelo de desarrollo económico actual se caracteriza por la segmentación de los ciclos productivos y la pérdida progresiva de peso de la ocupación industrial frente a un incremento de la actividad terciaria. Ante este nuevo escenario, las grandes empresas están trasladando su producción a países más competitivos<sup>43</sup> (fragmentación del sistema productivo), y las

---

<sup>43</sup> Cierre de fábricas por deslocalización. En Alcalá cierran grandes fábricas por traslado de la producción a otras localizaciones con menores costes: Guilleme en 1994, Flex en 2011 y Roca en 2012, entre otras. Santana Motor en Linares

pequeñas y medianas empresas tienden a especializarse y unirse para fortalecerse a escala local, apoyadas en las redes de transporte y telecomunicaciones.

Ante estas necesidades surgen nuevos materiales urbanos, como viveros de empresas, parques temáticos, centros comerciales plurifuncionales, zonas logísticas, parques tecnológicos, centros de negocios, y complejos universitarios, aislados o integrados en parques de I+D, etc., donde existe una creciente ósmosis entre una parte de la industria y el terciario (nueva base productiva es investigación y tecnología).



3.20. Diseño conceptual del Campus Palmas Altas (Sevilla), conectado SE-30. Fuente: información sobre Plan de movilidad sostenible del Campus Palmas Altas, en web de la consejería de medio ambiente <http://www.juntadeandalucia.es/medioambiente>

3.21. Parque tecnológico de Andalucía en Málaga. Fuente: Presentación del proyecto de ciudad inteligente del Ayuntamiento de Málaga, <https://es.slideshare.net/davidbuenov/malaga-smart>

Sobre esta transformación de los suelos productivos, “Se han dado también importantes transformaciones en la oferta de suelo productivo desde mediados del siglo veinte. Los polígonos industriales, que eran la modalidad predominante, a partir de la década de los noventa, sufren una paulatina diversificación y reestructuración, creándose nuevas modalidades de suelos productivos (...). Descentralización del terciario de servicios a las personas y las empresas (centros comerciales, almacenes industriales, etc.), a diferencia del terciario direccional (financiero, administrativo, etc.) que generalmente sigue permaneciendo y

acumulándose en los centros urbanos tradicionales. Su permanencia en los emplazamientos centrales, donde el suelo tiene un mayor valor, constituye todavía una parte importante de la centralidad de los núcleos urbanos, como centros de poder y valor referencial".<sup>44</sup>

La disposición de los nodos del sistema de comunicaciones estructurante (autopistas, rondas urbanas, red ferroviaria, etc.) generan en el territorio distintas zonas que se caracterizan según sus niveles de accesibilidad y centralidad, en las que se localizan los nuevos usos según sus necesidades. En relación otros criterios de localización, de importancia creciente, están la puesta en valor del entorno y la calidad ambiental como factores de diferenciación competitiva.

Notas del segundo plan estratégico de Lucena. Agenda estratégica integrada de desarrollo urbano sostenible (2015-2025). Proyecto 5 'Cluster Lucena: estrategias de cooperación para el sistema productivo': "Los aspectos ambientales también deben de tenerse en cuenta pues un entorno de calidad, con buena salud ambiental, y dotado de espacios verdes, es clave en la imagen de la empresa y la ciudad, lo que repercute en su posicionamiento. A estos aspectos, no debe olvidarse que un ambiente favorecedor puede generar la aparición de nuevas actividades".<sup>45</sup>

Sin embargo, no está claro que esta nueva tipología 'parques' haya avanzado lo suficiente con respecto a los anteriores 'polígonos' como estrategia de crecimiento urbano, otra vez monofuncional y por ello quizás más frágil en el conjunto urbano, menos capaz de asumir cambios con el tiempo: "La preferencia por hacer tabla rasa sobre la ciudad y el territorio, tanto en procesos de urban renewal como de injustificada extensión es, por ejemplo una estrategia errónea. También lo es la preferencia por espacios monofuncionales, a modo de parques temáticos, en el sentido más amplio. La denominación de parque, acaso por la connotación verde de la palabra, se ha extendido a parques industriales, parques comerciales, parques residenciales, parques de ocio para sustituir a la devaluada polígono, pero no aporta ninguna diferencia estructural".<sup>46</sup>

---

<sup>44</sup> David Cabrera Manzano, "Nuevos lugares metropolitanos de la ciudad región de Granada", *Ciudades*, nº16, Instituto Universitario de Urbanística Universidad de Valladolid (2013):71-92

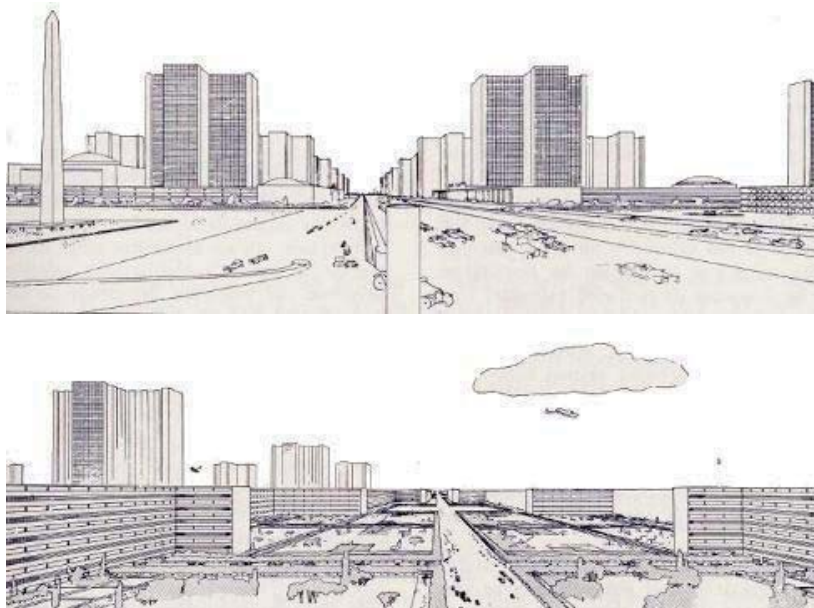
<sup>45</sup> Segundo plan estratégico de Lucena, último acceso mayo de 2017, <http://planestrategico.lucena.es/>

<sup>46</sup> Javier Ruiz Sánchez, "Ciudad complejidad y energía", *Ciudad y Territorio estudios territoriales*, nº171 (2012):73-86

## LA PERIFERIA RESIDENCIAL

### Polígonos de vivienda social

'Polígonos residenciales' de vivienda social en bloque abierto<sup>47</sup>, contruidos entre 1940 y 1980. Se trata de una tipología nueva implantada por el Movimiento Moderno, en base a sus ideas higienistas, de edificios en altura y liberación de suelo. Estos bloques se usan masivamente a partir de la segunda guerra mundial en los programas de construcción de vivienda que desde los gobiernos europeos se ponen en marcha para afrontar los problemas de falta de vivienda tras la destrucción sufrida durante la contienda; ya ensayados, en el contexto que nos ocupa sirven para alojar a la población que llega desde el campo. Las intervenciones se hacen al margen de la ciudad existente, desconectadas y a las afueras de las ciudades importantes en busca de grandes áreas de suelos disponibles, baratos y fáciles de urbanizar.



3.22. Ciudad para tres millones de habitantes de Le Corbusier, 1922. Los rascacielos de oficinas conformarían el centro, edificios residenciales más bajos entre zonas verdes equipadas alrededor; pero después se extendería la imagen (y el uso) del bloque en altura también para vivienda. Fuente: blog aula taller F proyectos arquitectónicos ETSA Sevilla, <https://proyectos4etsa.wordpress.com/2013/07/02/6438/>

---

<sup>47</sup> Bloque abierto: tipo de edificación residencial en la cual las construcciones son exentas y tienen una configuración en planta que no guarda relación con alineaciones y viario. El espacio urbano resultante es fluido y convexo, a diferencia del espacio continuo y cóncavo creado por la tipología en manzana cerrada. Fuente: Sánchez de Madariaga, *Introducción al urbanismo, conceptos y métodos de la planificación urbana*.

Se trata de intervenciones unitarias de muchas viviendas, normalmente conectadas a alguna vía de circulación importante pero ajenas al entorno (que, como hemos dicho, no es urbano). El proyecto responde a necesidades funcionales exclusivamente, y así se combinan los distintos bloques según las distintas tipologías y programa de las viviendas, el viario de acceso interior según criterios simples de conectividad, y quedan como zonas libres los trozos de suelo entre los bloques y este viario interior. “La unicidad de la actuación posibilita independizar los bloques de la calle; el bloque se localiza en los espacios interiores de la manzana siguiendo unas leyes ‘higiénicas’ determinadas más por el asoleo y la ventilación que por la composición urbana y arquitectónica. Se difumina el espacio público con la incorporación de los espacios interiores de manzana vacantes de la ocupación del bloque, con espacios comunitarios de acceso público. La manzana se desintegra”.<sup>48</sup>



3.23. Obras de construcción del barrio Pio XII en Sevilla, julio de 1959. Fuente: Ramón Queiro Quijada, ‘Patronato Municipal y Real Patronato de Casas Baratas de Sevilla’ (tesis doctoral, Universidad de Sevilla, 2015)

**Situación y origen.** Estos polígonos residenciales se construyen en terrenos alejados del tejido urbano consolidado, normalmente asociados a vías de comunicación. Con esta localización se buscan terrenos baratos y fáciles de urbanizar, pero también de alguna manera ‘salubres’, lejos de la densidad de la ciudad que ya no tiene capacidad de absorber más población.

---

<sup>48</sup> Manuel Herce Vallejo, y Francesc Magriná Torner, *La ingeniería en la evolución de la urbanística* (Barcelona: Arquitect, ed. UPC, 2002)



**Tipología.** Son actuaciones unitarias de muchas viviendas, normalmente conjuntos de varios bloques en altura lineales o en H, que buscan ventilación y soleamiento (son tipologías nacidas del racionalismo moderno). El uso es exclusivamente residencial, y tienen carencias urbanas desde su origen por la precariedad de los proyectos; los barrios en muchos casos han sido equipados recientemente (dotaciones, servicios, zonas de aparcamiento). El estado de las edificaciones y de la urbanización es dispar, pero hay una sensibilidad reciente y proyectos para su rehabilitación integral.

**Paisajes.** El tejido urbano que se genera es muy homogéneo, así como los espacios libres que no suelen estar bien cualificados. No hay puntos de centralidad urbana. Las actuaciones son autónomas, independientes del entorno. Muchas de estas intervenciones han sido alcanzadas por desarrollos urbanos residenciales, o por tejidos industriales posteriores. Hoy forman parte del suelo urbano consolidado, pero en muchos casos siguen sin estar integradas funcional (ni socialmente) en la vida urbana. “La crítica a estas periferias viene acompañada por una reflexión acerca de la calidad urbana y una revalorización de la escala urbana más próxima. Esta valoración da lugar a series de propuestas y proyectos de recualificación de los barrios periféricos construidos en los años sesenta y setenta”.<sup>49</sup>



3.24.1. Los Pajaritos, periferia de Sevilla, en construcción 1959. Fuente: Queiro Quijada, “Patronato Municipal y Real Patronato de Casas Baratas de Sevilla”

3.24.2. Imagen aérea actual. Fuente: web Instituto Geográfico Nacional

El espacio público es el escenario para el desarrollo de la ciudadanía, y el espacio desde el que se evalúa de forma cotidiana la ciudad. Es por esto que debería ser fundamental en la conformación de cualquier trama urbana, incluidas las de reciente creación.

---

<sup>49</sup> Sánchez de Madariaga, *Introducción al urbanismo, conceptos y métodos de la planificación urbana*

En los crecimientos de la segunda mitad del s.XX las carencias de estos espacios, incluso después de cumplidos los mínimos exigidos por normativa, son resultado de la aplicación simplificada de los principios de la Carta de Atenas, de donde han resultado espacios “monótonos, anónimos, de difícil reconocimiento visual y faltos de contenidos. Así, aunque la separación explícita del tráfico rodado pueda ser teóricamente interesante para el uso, en la medida que no se han promovido elementos o motivos de animación complementarios, lo que se ha conseguido en el mejor de los casos (aquellos con clara vocación ornamental) son tramas peatonales más proclives al paso que a la estancia. En este contexto, la vitalidad queda preferentemente ligada a zonas de comercio, centros cívicos o a la espontaneidad de la vida pública”<sup>50</sup>. No es suficiente con un espacio público creado desde lo cuantitativo.



3.25. Imagen del proyecto '1977-1986'. Autor: Manolo Laguillo. Fuente: [www.manololaguillo.com](http://www.manololaguillo.com)

“Son las primeras fotografías, hechas en su mayoría en las mañanas de los sábados y domingos, y en compañía de Humberto Rivas. Han sido tomadas predominantemente en torno a la periferia de Barcelona: el Poblenou, el Carmelo, Sants, Poble Sec, la Zona Franca, pero también el casco viejo (la Ribera, el Borne), Glicia y Horta. Estos barrios eran populares y estaban muy descuidados. Barcelona estaba muy lejos aún de las Olimpiadas de 1992 y faltaba mucho para que se convirtiera en la capital del disseny”.

---

<sup>50</sup> M<sup>a</sup> Rosario Pintos Martín, dir. fac., et al., *Ambientes, ventanas y miradas en paisajes de Andalucía y Marruecos* (Sevilla: Junta de Andalucía, Consejería de Medio Ambiente, 2007):24



## Manzana cerrada

**Antecedentes:** el entorno urbano de Alison y Peter Smithson. En el proyecto Golden Lane de Londres (1952) se intenta un acercamiento más complejo a la realidad del ambiente urbano. Como una crítica a los proyectos urbanísticos de los CIAM, tratan de recuperar el espacio público incorporando el entorno urbano como patrimonio en sus proyectos. Cuando se propone el concurso, Le Corbusier está construyendo La Unité d'Habitation en Marsella, que supuso un modelo para los Smithson. De él conservan la idea del edificio alto como forma de racionalizar la construcción, y desarrollan su idea de "la calle en el aire" con el corredor, ahora abierto al exterior, como elemento más público dentro del inmueble. Pero el Golden Lane dispondrá los edificios de modo que envuelvan el espacio que los rodea, intentando así que el espacio libre se incorpore al conjunto. Además se plantea un sistema de crecimiento continuo, donde los bloques de vivienda se deslizan por el paisaje.



3.26. Propuesta para Golden Lane, Alison y Peter Smithson, 1952. 1, esquema de crecimiento superpuesto a la trama existente. 2, croquis del desarrollo. Fuente: Gonzalo Díaz-Recasens, 'Golden Lane. Sobre la cualidad vacía del espacio público en la obra de los Smithson', *Proyecto, Progreso, Arquitectura*, nº5 (2011):60-71

**Implantación,** planteamientos anti-periferia en los años '80. "Acontecían cambios políticos en España que particularizaban el cambio de paradigma económico mundial, contribuyendo a crear un caldo de cultivo que se reveló especialmente fecundo para la arquitectura en Andalucía, que hacía valer, liberada de complejos, la virtud de su condición periférica. Con las

referencias de Bolonia y Milán, el discurso izquierdista de Aldo Rossi cayó en el terreno abonado de polígonos y barriadas: comprobados los efectos indeseados de la inundación de espacio que el Movimiento Moderno había provocado en la periferia a través de la edificación abierta, producida en masa y repetida hasta la extenuación, el nuevo cometido fue la recuperación de la masa crítica característica de la urbanidad”.<sup>51</sup>

Recuperar 'urbanidad'. “Un posicionamiento netamente antiperiférico en el que, con la densidad como objetivo, la arquitectura recuperaba su protagonismo desde la disciplina, fomentando la convivencia comunitaria dentro de los perímetros que acotaba, y consiguiendo la interacción social democrática a través de la compresión del espacio público que limitaba hacia su exterior. La ciudad de la Tendenza se acababa tajantemente, mostrándose hacia el territorio de forma compacta, sin resquicios; tal era el caso de la ordenación de Antonio Cruz y Antonio Ortiz en Pino Montano, Sevilla. Apoyados en las certezas de la manzana cerrada, los bordes de la ciudad quedaban ilesos, aunque precisados de una arquitectura de calidad que en muy contadas ocasiones hizo acto de presencia”.<sup>52</sup> (fig.3.28)

'90, manzana cerrada. “Se recupera un trazado más regular y compacto, pero igualmente homogéneo y predecible. Cambia el vecindario y adquiere protagonismo la manzana cerrada, que acaba de ejercer como competencia desleal para la vitalidad de los espacios de libre acceso; incluso, paradójicamente, adquieren el arredo y las funciones de éstos.”<sup>53</sup>



3.27. Barriada de Pino Montano en Sevilla. Antonio Cruz y Antonio Ortiz. Plan Parcial redactado 1981. Fotografía de Claudio Zulian. Fuente: Páido González, mismo artículo referido en texto

---

<sup>51</sup> González Martínez, “El quinto pino, arquitecturas en la periferia: donde Andalucía ya no queda tan lejos”

<sup>52</sup> *Ibíd.*

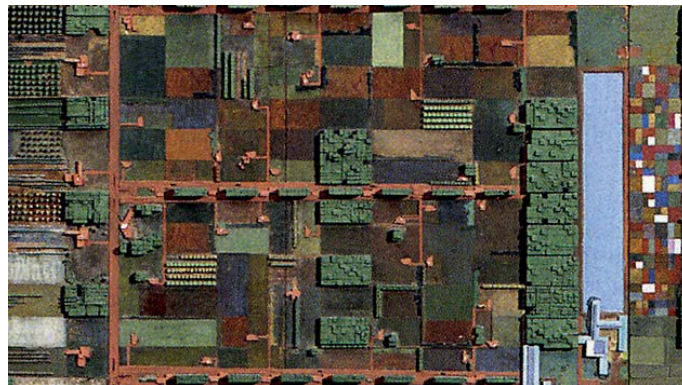
<sup>53</sup> Pintos Martín, *Ambientes, ventanas y miradas en paisajes de Andalucía y Marruecos*, 24

## Urbanizaciones de baja densidad

En relación al notable cambio que ha sufrido la morfología y funcionalidad de las expansiones urbanas de las últimas décadas con respecto a las construidas hasta la etapa industrial, “las expansiones urbanas postindustriales presentan por lo general una menor variedad de usos y funciones, una menor densidad edificatoria y un mayor volumen de infraestructuras viarias”.<sup>54</sup>

**El campo.** “No tengo mucho que decir a propósito del campo: el campo no existe, es una ilusión. Para la mayoría de mis semejantes el campo es un espacio de recreo que rodea su segunda residencia, que bordea una porción de las autopistas que cogen los viernes por la noche para trasladarse a ella y que, el domingo por la tarde, si tienen suficiente ánimo, andarán por él algunos metros antes de volver a la ciudad, donde el resto de la semana se dedicarán a alabar la vuelta a la naturaleza”.<sup>55</sup>

Modelo importado USA, ‘suburbs’. Antecedentes: Broadacre City, Wright 1935



3.28. Broadacre City, reparto territorial para viviendas-granja. Wright, 1935. Fuente: artículo referido en el texto

Ideas que propondría Wright como concepto para el futuro territorial de Norteamérica. Es una concepción que se contrapone a las recomendaciones de la Carta de Atenas, que consideraba un error. Frente a la concentración de la población en las ciudades, el arquitecto americano propondría un modelo de ruralización extensiva en la que cada familia dispusiera de

---

<sup>54</sup> Mikel Gurrutxaga San Vicente, “Percepción del paisaje urbano cotidiano: comparación de preferencias entre un barrio periférico del siglo XXI y la ciudad del XX en Vitoria Gasteiz”, *Ciudad y Territorio estudios territoriales*, nº 173 (2012):499-509

<sup>55</sup> Perec, *Especies de espacios*

una porción amplia de suelo. Estas ideas para la renovación de las ciudades se concretaron en los años posteriores al inicio de la Gran Depresión.

En esa conceptualización ruralista, los edificios altos serían una excepción y deberían estar siempre insertos en grandes parques comunales, casi como contrapuntos formales a un paisaje extensivo sensiblemente horizontal. Frente a las utopías urbanísticas racionales de corte europeo, centradas en la mejora de las condiciones de vida de las masas en las ciudades, la visión americana tendría un carácter más romántico de retorno a un pasado más feliz ligado de alguna manera al paisaje virgen.

Con Broadacre, Wright trataba de ayudar a formalizar un tipo de colonización territorial específica para su país, que coincidiría bastante con lo que luego ocurrió en los Estados Unidos: la suburbanización extensiva de las ciudades y el abandono progresivo de sus centros consolidados, propiciado por la construcción de una extensa red de autopistas desde la administración que se produciría a mediados del siglo XX. De alguna manera, aquellas ideas acabarían imponiéndose masivamente de una manera no planificada en el continente norteamericano. Y es que los conceptos de Wright coincidirían bastante con el pensamiento y la ideología de aquella sociedad de pioneros de hace casi una centena de años; lo que luego acabaría configurando la forma de vida preponderante en los Estados Unidos, a lo largo de gran parte de las últimas décadas.<sup>56</sup>



3.29. Subdivision Divided in Two. Alex S. MAcLean, Sun City, Arizona USA 2004. Fuente: [www.alexmaclean.com](http://www.alexmaclean.com)

---

<sup>56</sup> Federico García Barba, *Arquiscopio* publicación digital, <http://arquiscopio.com/archivo/2013/08/10/broadacre-city/>

Asociadas las intervenciones de vivienda plurifamiliar social a lo marginal, llegados los tiempos de pujanza económica en los años 80 las nuevas clases medias (también trabajadoras) quisieron afirmarse lejos de lo colectivo, buscando sol y un jardín en un modelo de residencia que se convirtió en símbolo de clase: casa con jardín, y un coche para ir a trabajar. “Viviendas grapadas en líneas, adosadas, con fachadas mínimas insuficientes surgen de forma casi espontánea, repetidas de forma obsesiva ofreciendo valores, que no tienen, a personas que no compran espacios ni viviendas, sólo hipótesis de nada y significados referidos a realidades virtuales que nada tiene que ver con lo que dicen significar”.<sup>57</sup>

Pero esta diferenciación morfológica según los niveles de renta entre las urbanizaciones de vivienda privada (con escalas también diferenciadas) frente a las zonas residenciales de promoción pública, está acompañada, a una escala mayor, por una pérdida del valor de lo público frente a lo privado, y las calles se reducen a su papel mínimo de soporte de los transportes individuales en vehículos privados. En relación a las pautas de movilidad, se detecta la existencia de variables socio-económicas implícitas en la caracterización de las tipologías (según un trabajo de Fariña y Pozueta centrado en el análisis de los asentamientos periféricos del noroeste del área metropolitana de Madrid, con el objetivo de indagar en la existencia de relaciones entre tipos residenciales y pautas o modelos de movilidad<sup>58</sup>). En general el tipo unifamiliar presenta el mayor número de viajes familiares a lo largo de la semana en automóvil, mientras que en el caso de residencial colectivo con espacios comunes tiene el porcentaje más alto de viajes en transporte colectivo.

Más allá de la ‘especialización’ de los tejidos, se produce una ausencia de valores urbanos; estas urbanizaciones no son barrios, porque no facilitan la vida social en la calle. “Así, en estos sectores de nueva creación no hay calles y ni plazas en el sentido más tradicional y, si las hubiese, en ellas falta la relación de vecindad. Como se ha afirmado, en estos sectores no hay calles ni plazas, no hay ciudad, hay solo ‘urbanizaciones’. Es así como las diferentes promociones se expanden por el territorio de modo desordenado”.<sup>59</sup>

---

<sup>57</sup> Arias Sierra, “El problema del paisaje en los actuales desarrollos suburbanos”

<sup>58</sup> José Fariña y Julio Pozueta, *Tejidos residenciales y formas de movilidad* (Madrid: Cuadernos de investigación urbanística, nº12, DUyOT Universidad Politécnica de Madrid, 1995):32-34

<sup>59</sup> Almoguera Salent, “Formación de tejido urbano y expansión metropolitana. Políticas de vivienda en España”





3.30. Crecimiento con viviendas adosadas en Alcalá, año de construcción 2004 (según consulta sede electrónica del catastro). Fuente: imagen aérea web Bing Maps



3.31. Urbanizaciones de viviendas unifamiliares adosadas en la provincia de Barcelona. Fuente: Francesc Muñoz Ramírez, "urBANALització La producció residencial de baixa densitat a la província de Barcelona 1985-2001" (tesis doctoral, Universitat Autònoma de Barcelona, Departament de Geografia, 2004)

Fundamentos. Relación entre residencia y espacio natural, bondades del hábitat en contacto con la naturaleza (sol, vistas, ocio, etc); ideal recurrente en la cultura urbana desde las villas romanas.

Implantación. Estas urbanizaciones suelen ser unidades repetitivas que construyen espacios poco diferenciados y ajenos a las características del espacio libre territorial en que se insertan (fig. 3.32); esto es, con una sensibilidad por el entorno no muy diferente a los polígonos de vivienda en altura de los 50.

## EQUIPAMIENTOS

Equipamientos sociales. “La primera mitad del siglo XX culmina la construcción efectiva de la ciudad burguesa, pero asiste a la progresiva definición de la ciudad social, materializada inicialmente en vastos programas de vivienda y equipamiento. La ciudad se convierte en un complejo artefacto de lecturas superpuestas en términos formales, funcionales, sociales y económicos, cuyas relaciones traspasan los límites urbanos convencionales y engloban cada vez más el tradicional espacio rural”.<sup>60</sup>

Ámbito metropolitano. En nuestro contexto, análisis de González Martínez: “Un nuevo ciclo comenzaba a partir de la incorporación de España a la Comunidad Económica Europea en 1986: la culminación de un largo proceso de convergencia hacia el llamado primer mundo (...)

En primer lugar, por el desarrollo de las telecomunicaciones, que permitieron la plena descentralización de las actividades productivas, arrancando un proceso irreversible de terciarización económica de la periferia (...). En segundo lugar, por la adopción del modelo norteamericano, por el cual las empresas andaluzas iniciaron su particular conquista de la periferia con la construcción de nuevas sedes operativas (...). En tercer lugar, por las políticas de descentralización administrativa y de dotación de equipamientos (...) ilustran la progresiva igualación de los estándares de vida entre capital y provincias, entre medio rural y urbano, y el difumino de barreras que hace unas décadas se antojaban insalvables”.<sup>61</sup>



3.32. Sede judicial en la periferia de Antequera. Ignacio Laguillo y Harald Schönegger, 2006. Fuente: web del estudio [www.eddea.es](http://www.eddea.es)

---

<sup>60</sup> Sánchez de Madariaga, *Introducción al urbanismo, conceptos y métodos de la planificación urbana*

<sup>61</sup> González Martínez, “El quinto pino, arquitecturas en la periferia: donde Andalucía ya no queda tan lejos”

## LOS CENTROS COMERCIALES Y DE OCIO

Origen del tipo. Antecedentes (como concepto) pueden ser los pasajes comerciales cubiertos por sofisticadas estructuras de acero y vidrio, en el centro de las principales ciudades europeas del s. XIX (París, Milán, etc), que surgen para la burguesía nacida tras la revolución industrial en los momentos incipientes de la sociedad de consumo.

Pero la tipología del 'centro comercial' aislado en la periferia es posterior, de los 50 en EEUU<sup>62</sup>, cuando se confía la recuperación económica de la posguerra a la implantación de la cultura del consumo (con la producción masiva de coches de principios de siglo como precursor). Se debe a un proyecto original del arquitecto Víctor Gruen, que en un primer prototipo de 'centro comercial cerrado' en Edina, Minnesota, en 1956, incluía en el conjunto todos los elementos que componen la ciudad, es decir viviendas, escuelas, espacios públicos y vegetación. Finalmente en su realización se eliminaron el resto de elementos y toda la innovación se concentró en el formato 'espacio cerrado para compras'. Tras este primero se realizaron rápidamente muchos otros, definiendo una tipología nueva de edificios.

Importación del modelo. Con la expansión de la cultura americana desde los años 70 gracias a los medios de comunicación de masas, se importan en Europa modelos de uso del territorio ajenos a nuestra tradición, pero asimilados como parte de su identidad por la nueva sociedad occidental globalizada. Porque no se importan los nuevos tipos arquitectónicos de forma aislada (grandes superficies comerciales y de ocio, y también urbanizaciones de viviendas unifamiliares aisladas de clase media), sino también las formas de vida asociadas.

Esta 'importación' de modelos se ha hecho de forma demasiado literal y acrítica. Encontramos una buena revisión en Herce Vallejo:

"El modo de ocupación con que los citados centros comerciales se muestran sobre el territorio sigue un modelo arquetípico. El frente de la autopista es ocupado por una enorme área de aparcamiento en superficie, con entrada concentrada sobre el acceso y no sobre la variante; la edificación, normalmente en placa plana, se sitúa al fondo del espacio, con entrada por su parte frontal y alimentación de camiones y distribución por atrás; la superficie ocupada total

---

<sup>62</sup> Ecosistema urbano, "Reinventarse o morir. Transformación de centros comerciales bajo el nuevo paradigma económico/urbano", blog <http://ecosistemaurbano.org/ecosistema-urbano/reinventarse-o-morir-transformacion-de-centros-comerciales-bajo-el-nuevo-paradigma-economicourbano/>



está sobre las 3-4 hectáreas, de las que escasamente un 30% se destina a la edificación (...). La organización no puede ser más absurda desde el punto de vista de la fachada de la ciudad; es posible que tenga una lógica de fomento de detención y parada de los posibles compradores, pero la mimética repetición del modelo en España, sea en espacios alejados de la ciudad o sea en el borde de la misma, muestra una enorme pobreza de composición; paradójica si se tiene en cuenta el alto coste del suelo que su ubicación supone en muchos casos y si se compara con soluciones de grandes superficies en el interior de la ciudad”.<sup>63</sup>



3.33. Mall americano, zonas exteriores. La cultura automovilística de EEUU fomentó la tendencia de centros comerciales suburbanos. Fuente: Ecosistema urbano, “Reinventarse o Morir”



3.34. Imágenes exteriores de centros comerciales. Fuente: imágenes en Google, último acceso mayo 2017

<sup>63</sup> Manuel Herce Vallejo, “Las formas del crecimiento urbano y las variantes de carretera” (tesis doctoral, Universitat Politècnica de Catalunya, Departament d’Infraestructura del Transport i del Territori, 1995):274

**Los paisajes de los centros comerciales.** “Los centros comerciales son la manifestación más pura de nuestra cultura contemporánea del consumo. No hay que olvidar que un centro comercial es un espacio urbano colectivo en el que se desarrolla la vida en común de los ciudadanos. En realidad, son meras tramas que organizan el flujo de consumidores con un manejo obvio de los espacios de calle y plaza. El espacio colectivo es también producto comercial, de manera que aparece ocupado por terrazas. (...) Los paisajes de estos lugares son espectaculares, vistosos y cargados de los mensajes obvios, rápidos y competitivos de la publicidad”.<sup>64</sup>

Falta de relación de los edificios con su entorno: “Estos centros carecen casi por completo de identidad cultural y paisajística, debido en parte a su aislamiento del exterior. Son grandes espacios interiores, bajo cubiertas envolventes que junto con sofisticados y costosos sistemas de acondicionamiento garantizan un microclima estable. Es curioso hasta qué punto es contradictorio el paisaje del gran centro comercial cuando maneja elementos formales tales como la plaza mediterránea, trasladada aquí al interior de estas edificaciones cerradas”.<sup>65</sup>

### LOS ESPACIOS LIBRES INTERMEDIOS

Los espacios libres entre las piezas edificadas. Según Manuel de Solà Morales en el proyecto urbano contemporáneo no deberíamos considerar espacio público solo aquel de propiedad administrativa, ya que muchas veces la vida colectiva se desarrolla en espacios de propiedad privada. “Un centro de ventas o un hipermercado periférico, un parque de atracciones o un estadio, un gran aparcamiento o una galería de tiendas son los lugares significativos de la vida cotidiana, los espacios colectivos modernos”. Bajo esta perspectiva, el autor nos propone el reto de “urbanizar” estos espacios, absorbiéndolos en la esfera de lo público: “Ésta es la tarea de los diseñadores públicos en la proyectación moderna de la ciudad: hacer de estos lugares intermedios –ni públicos ni privados, sino todo lo contrario- espacios no estériles, no solamente dejados a la publicidad y el beneficio, sino partes estimulantes del tejido urbano multiforme”.<sup>66</sup>

---

<sup>64</sup> Ignacio Español Echániz, “La recuperación del valor del paisaje urbano, una respuesta a la banalización desde las identidades del universo metropolitano”, *IT Ingeniería del territorio*, nº75 (2006):10-17

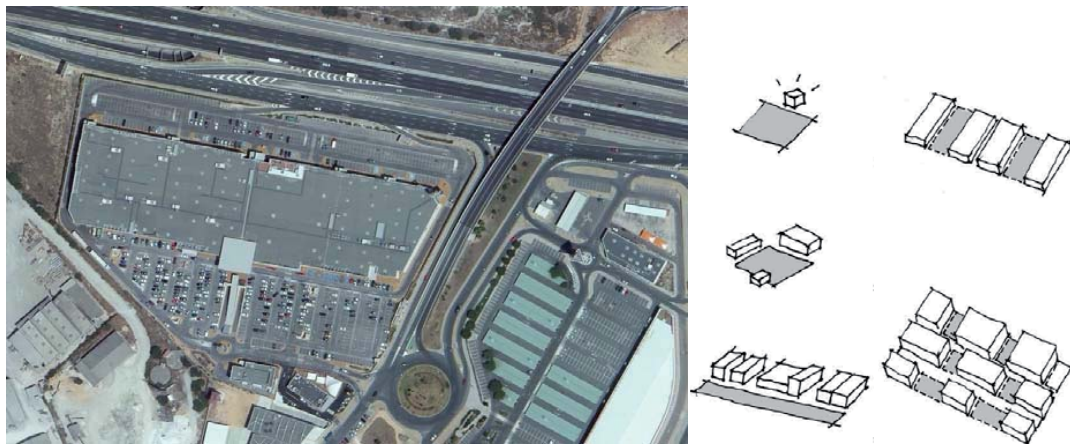
<sup>65</sup> Herce Vallejo, ‘Las formas del crecimiento urbano y las variantes de carretera’

<sup>66</sup> Manuel de Solà Morales i Rubió, “Espacios públicos y espacios colectivos. Un nuevo reto: urbanizar lo privado”, *Periódico La Vanguardia, suplemento Cultura y arte* (12 de mayo de 1992):4-5

### Espacios libres privados o colectivos

El aislamiento de las edificaciones dentro de la parcela genera una gran cantidad de espacio libre (fig.3.36), localizados en general según normativa (porcentaje de ocupación y retranqueos obligatorios). Estos espacios pueden quedar residuales, o ser tratados como espacio 'verde' normalmente con fines de imagen (que no para facilitar su uso público: espacios verdes exteriores en complejos de empresas, hoteles, etc). "Otro que cobra mucha importancia en todos los casos que es el espacio destinado a aparcamientos, integrados a las circulaciones, en bolsas o dentro del propio edificio. (...) Así se evidencia que la configuración de los espacios libres privados o colectivos está pensada de forma autónoma, respondiendo a criterios normativos fijados en relación a la parcela y no desde una visión de fragmento o tramo de infraestructura".<sup>67</sup>

La autora Vecslir Peri propone la posibilidad de regular la localización y configuración de los espacios libres privados o colectivos en función de una estructura mayor, siguiendo además una lógica de continuidad con el soporte paisajístico territorial que determine un sistema de espacios libres a escala local y metropolitana (fig.3.37).



3.35. Gran superficie comercial en Alcalá de Guadaira, sobre autopista A-92. Fuente: imagen área Bing Maps

3.36. Los aparcamientos como potencial instrumento de proyecto: 1. aparcamientos delanteros; 2. aparcamientos compartidos; 3. aparcamientos en batería; 4. repetición de aparcamientos laterales; y 5. distribución isotropa de aparcamientos. Fuente: Vecslir Peri, "Paisajes de la nueva centralidad"

---

<sup>67</sup> Vecslir Peri, "Paisajes de la nueva centralidad":53

## Espacios libres públicos

La reducción del espacio libre público tradicional. “Un plano de fondo y figura de los crecimientos por polarización evidenciaría la predominancia del espacio vacío frente al edificado. Exceptuando los espacios naturales (rieras, masas boscosas, elementos topográficos, áreas agrícolas, etc.) que constituyen el ‘telón’ de fondo de los crecimientos, en general la mayoría de este espacio libre es de carácter privado o ‘colectivo’.

Así, destaca en primer lugar la casi ausencia de espacios públicos tradicionales (parques, paseos, plazas) frente a la gran cantidad de espacios privados o colectivos asociados a las propias actividades o de carácter residual. (...) Si bien existen algunas cesiones que se urbanizan siguiendo el modelo de los espacios públicos tradicionales de la ciudad compacta, la mayoría de las veces éstas se realizan con el doble propósito de aprovechamiento de la protección viaria y generación de distancia para la visibilidad de los nuevos artefactos. (...) el espacio libre público por excelencia es el viario, los aparcamientos, y en general el espacio relacionado con la movilidad privada”.<sup>68</sup>

**Parques metropolitanos**, oportunidad entre escalas. “Es necesario abordar desde una visión inter-escalar la articulación entre los grandes sistemas de parques metropolitanos, los corredores naturales y los parques, jardines, plazas o ejes cívicos de los sistemas urbanos. El proyecto de los espacios libres intermedios debe encontrar los puntos de relación y el compromiso formal entre “lo urbano” y “lo natural”, entre la “ciudad” y el “territorio”. Para ello, se requiere una definición activa y “pro-positiva” de los espacios libres, que integre, sistematice y articule una secuencia coherente de ámbitos de rango y carácter diverso, desde la escala micro-urbana a la escala macro-territorial”.<sup>69</sup>

---

<sup>68</sup> Vecslir Peri, “Paisajes de la nueva centralidad”:52

<sup>69</sup> Óscar Carracedo García-Villalba, y Pere Vall Casas, “Espacios libres en sistemas urbanos. Claves para el proyecto del espacio libre intermedio”, *Repensar Encamp* (Barcelona: ESARQ, LAU Laboratori d'Urbanisme, 2011):48-53

### 3.4. SITUACIONES

Los crecimientos de la periferia (normalmente homogéneos y repetitivos), vistos en su situación. Condiciones del contexto que los diferencian.

Buscar (generar) oportunidades en lo concreto. “El desaprovechamiento de las potencialidades de un lugar para generar condiciones que reviertan a su entorno y la reducción de esas operaciones a un problema interno de definición mercantil de la operación. Así, muchos de los proyectos urbanos actuales han pasado de ser un medio para convertirse en un fin; de forma que no se entiende de qué manera la ciudad aprovechará la operación para fomentar procesos más complejos de transformación en su entorno”.<sup>70</sup>



3.37. Km 33, Madrid 2005, serie: Efémeros. Autor: José Guerrero. Fuente: <http://joseguerrero.net/>

‘Esos edificios rotos, esos solares vacíos o llenos de objetos muertos, esas perspectivas grises que amenazan grúas y carreteras por todas partes no hacen más que subrayar la fugacidad de todo y la provisionalidad de un mundo que desaparece al tiempo que cambia y que lo hace a toda velocidad’. Julio Llamazares, *Los límites de la ciudad*, prólogo ‘Efémeros’, 2006

---

<sup>70</sup> Manuel Herce Vallejo, *El negocio del territorio: Evolución y perspectivas de la ciudad moderna* (Madrid: Alianza Editorial, 2013):330



## IDENTIDAD

Según Maderuelo: “La ciudad del siglo XX tuvo que afrontar enormes problemas como el incremento exponencial de la población, la inclusión masiva dentro de sus angostas calles del automóvil, la multiplicación de funciones y servicios, la presencia impertinente de la publicidad, la segregación social de los ciudadanos, etcétera, problemas que han tenido costosas soluciones funcionales y económicas, pero a cambio de su solución se ha homogeneizado la apariencia del tejido urbano y, durante los años setenta, en plena política de la sociedad del bienestar, se denota una profunda ausencia de carácter particular y estilo propio en cada una de las ciudades europeas”.<sup>71</sup>

La pérdida de carácter de las grandes ciudades aparece asociada a la competitividad del mundo globalizado, mercado en el que han entrado también las ciudades una vez solucionada la reconstrucción bélica. En esta dinámica las ciudades han trabajado por mejorar su imagen exterior para atraer turismo, eventos o grandes empresas: “Así, la ciudad del siglo XXI se convierte en una sucesión desjerarquizada de espacios anónimos que, en su carencia de señas de identidad, se presentan como idénticos a sí mismos en cualquier punto del planeta, rechazando la posibilidad de contener elementos simbólicos que han sido sustituidos por las brands de las grandes multinacionales del consumo, convertidas en referentes universales para los ‘territoriantes’”.<sup>72</sup>

Paisajes en relación con la formación de identidad, el mantenimiento de grupos sociales y la creación de marcos sociales y memoria colectiva (clasificación de José Fariña, en su blog), lo complicado que es crear identidad (int.) y lo sencillo que es crear imagen (ext.), aunque desaparezca al poco tiempo: “la identidad está más bien relacionada con aquello que diferencia a un individuo o un grupo de los demás siempre que esté en la conciencia de ese individuo o grupo, mientras que la imagen es como se ve desde el exterior (por los otros) tanto al grupo como al individuo. Evidentemente ambas cosas están relacionadas. Luego todo se

---

<sup>71</sup> Javier Maderuelo, “El paisaje urbano”, *Estudios Geográficos*, vol.LXXI nº269 (2010):596

<sup>72</sup> *Ibíd.*: 598

Nota: ‘Territoriante’ es un neologismo que hace alusión a los habitantes de un lugar que son usuarios y visitantes asiduos de otros. El término surge por analogía con habitante, que es el poblador de un único lugar o ciudad concreta. Según Francesc Muñoz, *Urbanización*, 2008

complica en el caso de los grupos ya que se produce una interacción entre sus elementos que retroalimenta la conciencia de grupo basada en estas diferencias".<sup>73</sup>

## Diversidad

La falta de diversidad en la periferia: "La diversidad, de cualquier clase, generada por las ciudades se fundamenta en el hecho de que en éstas hay muchas personas muy juntas, y entre ellas reúnen muchos gustos, conocimientos, necesidades, preferencias, provisiones y comeduras de coco"<sup>74</sup>. Los 'generadores de diversidad' en las ciudades según Jacobs son:

- La necesidad de combinación de usos primarios
- La necesidad de manzanas pequeñas
- La necesidad de edificios antiguos
- La necesidad de concentración

Podemos entender que propone evitar las intervenciones monofuncionales, atender a la escala, la necesidad de tener referentes, y promover la densidad, ideas que han estado ausentes en la construcción de periferias.

Cita Fariña: "El paisaje, aquello que percibimos, no es más que el resultado de una forma de vivir, de una forma de construir, del sistema social. Un cambio real pasa por cambiar el sistema social, la forma de construir, de vivir. Si todos fuéramos ricos todos viviríamos en calles Serrano, en urbanizaciones como La Moraleja y nos desplazaríamos por autopistas-parque perfectamente cuidadas".<sup>75</sup>

---

<sup>73</sup> José Fariña Tojo, "Defender el patrimonio identitario" blog <https://elblogdefarina.blogspot.com.es/2014/03/defender-el-patrimonio-identitario.html>

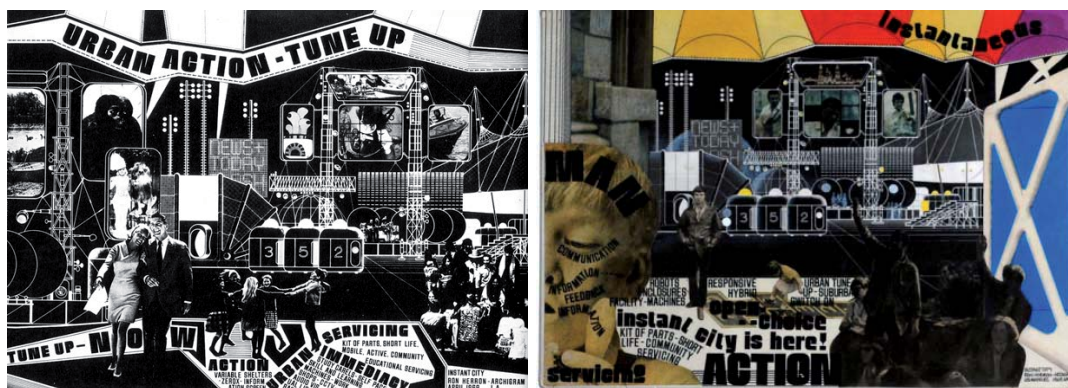
<sup>74</sup> Jane Jacobs, *Muerte y vida de las grandes ciudades* (Madrid: Capitán Swing Libros 2013, 1ª ed. original 1961):179

<sup>75</sup> José Fariña Tojo, "Viaje a la periferia", blog <https://elblogdefarina.blogspot.com.es/2014/12/viaje-la-periferia.html>

## Generic City, de Koolhaas

La ciudad genérica<sup>76</sup> es un ensayo de arquitectura donde Rem Koolhaas defiende que la estética de la ciudad genérica es el estilo libre, no tiene que depender de las utopías de la dependencia de la periferia con el centro, ni de los temas políticos, ni sociológicos. En cierta manera es una ciudad planificada pero arbitrariamente, sin distinción en el crecimiento tanto en horizontal como en vertical. La ciudad genérica es fractal, nos describe que cada parte es un todo y al mismo tiempo no es nada. Un ejemplo es el aeropuerto, como pequeñas ciudades que adquieren nuevos servicios según van creciendo y aumentando el tránsito diario, adquiriendo nuevos servicios que no están vinculados con el viajar.

## Instant City



3.38. Instant City, Archigram 1969. Fuente: artículo referido en el texto

“Para Archigram la metrópolis es, ante todo, un contagioso estado mental. Por ello, su proyecto de ciudad Instant City exploraba las posibilidades de contaminar la vida monótona de las pequeñas ciudades y suburbios con la urbanidad contemporánea más vibrante mediante la activación perceptiva de sus habitantes: Dispositivos audiovisuales, equipamientos de ocio, exposiciones, transportados en mastodónticos, lúdicos y divertidos agentes transmisores; dirigibles que al posarse sobre inocentes ‘ciudades durmientes’, transformaban irreversiblemente su fisonomía, incluyéndolas en un sistema metropolitano activo; la ciudad instantánea”.<sup>77</sup>

<sup>76</sup> Eduardo García Acuña, “La ciudad genérica”, blog <https://eduardogarciacompo.wordpress.com/2010/10/21/la-ciudad-generica-rem-koolhaas/>

<sup>77</sup> Atributos urbanos, “Glosario: instant city”, <http://atributosurbanos.es/terminos/instant-city/>



## REFERENTES



3.39. Tres mil viviendas, Sevilla 2005, serie: Efímeros. Autor: José Guerrero. Fuente: <http://joseguerrero.net/>

### Contacto con el patrimonio

Movimientos de la población. Referentes simbólicos frente a la globalización.

Valores legibles y valores que afloran: “Algunos paisajes de la periferia nos pueden parecer espacios sin identidad, donde a primera vista cuesta reconocer una coherencia de conjunto, un sentido o unos valores paisajísticos (sean naturales, históricos, productivos, estéticos, sociales o simbólicos). Pero en medio del caos y del desconcierto aparentes, surgen valores evidentes y otros latentes, que suman potencialidades a las periferias. Es importante perseguir las huellas de los valores latentes e intentar hacerlos emerger, ya que esta es una vía para dotar de más calidad e identidad a estos espacios”<sup>78</sup>. La recuperación e integración de los elementos patrimoniales pueden asumir un papel relevante en este sentido. “Dar visibilidad a

---

<sup>78</sup> Pere Sala, “Periferias urbanas. La experiencia de los catálogos de paisaje de Cataluña”, *Franges*, els paisatges de la periferia, resúmenes en castellano (Barcelona: Observatorio del Paisaje de Cataluña, 2012):313-315

las huellas históricas de las periferias es importante como vía fundamental para mantener la identidad de unos paisajes contemporáneos que a menudo son ilegibles. El conocimiento de masías, canales o parcelas y las relaciones entre ellos y con otros elementos del paisaje a lo largo de la historia da muchas pautas para el planeamiento urbanístico, patrimonial y sectorial en las franjas”.<sup>79</sup>

## PERIFERIAS ENSIMISMADAS

En Sobre la atopía, un texto de Vittorio Gregotti 1992, se habla de las periferias urbanas y su relación con el lugar, periferias ‘atópicas’ en cuanto que han sido concebidas sin conciencia alguna de relación con su entorno.

“En el caso de nuestra disciplina cabe destacar además que lo que ha caracterizado los últimos años ha sido el fuerte interés por el contexto en todas sus facetas naturales, históricas, monumentales, de preservación, de reconstrucción, en una palabra de apertura, de diálogo con lo existente al que se le reconoce una profundidad y una estratificación que configuran la identidad específica del lugar a partir de la cual debe plantearse cualquier transformación.

(...) cabe constatar que, en cambio, el crecimiento de las ciudades y la transformación del territorio en su inmensa mayoría proceder en modo completamente opuesto.

Las nuevas construcciones, con una indiferencia manifiesta hacia los lugares, a las estructuras históricas de las condiciones de ocupación (...)

Por supuesto, a menudo se trata de una simple dispersión de localización debida a razones banales de costes de los solares y de accesibilidad, sin embargo cabe destacar también el hecho de que en todo caso se ha producido una desconexión decisiva entre terreno y construcción. Ello ha corrompido regiones y paisajes enteros, periferias extremas de centros urbanos cuya presencia ya caracteriza, por lo menos en Italia, las grandes vías de comunicación y en general, todos los nudos que ofrecen una oportunidad publicitaria más fuerte”.<sup>80</sup>

---

<sup>79</sup> Sala, “Periferias urbanas. La experiencia de los catálogos de paisaje de Cataluña”

<sup>80</sup> Vittorio Gregotti, “De la atopía”, *UR Urbanisme*, nº9-10 (1992):78-80

## LOS MÁRGENES

Una de las vías básicas de creación de imaginarios paisajísticos son las percepciones artísticas, a través de la interpretación que los mismos artistas hacen del paisaje. Los espacios sin identidad de la periferia son muchas veces escenario de situaciones marginales; y como tal son usados en el cine. De su análisis<sup>81</sup>:



3.40. Bloques de pisos en la película '7 vírgenes'. Fuente: Ramos Garrido, trabajo referido en el texto

3.41. Redes de carreteras en las proximidades del barrio en la película 'Arena en los bolsillos'. Fuente: Ídem

Los bloques de pisos. “Los bloques se muestran masificados, altos y compactos, como moles de ladrillo que crecen en medio de la nada sin un criterio claro. Con cada vez menos espacio entre ellos, causan en quien los observa un fuerte efecto claustrofóbico. Las distintas disposiciones y usos de las fachadas les conceden un ambiente caótico y sin armonía, y la posibilidad de modificar individualmente su aspecto exterior llevan a una especie de feísmo arquitectónico difícil de subsanar. En definitiva, constituyen un paisaje poco atractivo no solo para el turista sino para su propio residente”.

El polígono industrial. “El polígono industrial, espacio situado en el extrarradio de las ciudades, cuya actividad siempre ha sido diurna y limitada al calendario laboral, se

---

<sup>81</sup> Ana Ramos Garrido, “Los barrios marginales de la periferia en el cine español contemporáneo” (trabajo fin de máster en guión, narrativa y creatividad audiovisual, Facultad de comunicación, Universidad de Sevilla, 2016)

convierte gracias a estos jóvenes, en un espacio completamente diverso por la noche. Suficientemente alejado de los bloques de viviendas como para no llamar la atención de la policía, y, al mismo tiempo que, accesible para ellos, se posiciona como un lugar estratégico para la sociabilización entre los adolescentes. El consumo y la venta de drogas y alcohol se llevan a cabo, fundamentalmente, en este tipo de espacios”.

La carretera y los transportes. “La carretera y otras redes de transporte (redes ferroviarias, etc.), aparecen entrelazando y delimitando los confines del barrio marginal. A menudo, se trata de autovías o autopistas que cubren distancias kilométricas y no contemplan un acceso directo al barrio, hecho que remarca la enorme distancia (tanto física como psicológica) que existe entre el suburbio y el centro-ciudad”.

**Distancias, bordes.** “La distancia entre zonas o paquetes autónomos es una ley –negativa- por la que de hecho se construye la periferia. Una ley que cruza de medidas la superficie del territorio, y donde la distancia es siempre entendida solamente como dato defensivo, ignorante de relaciones y propositivo de nada, sin interés propio, de forma casual.

Pero el juego de esas distancias podría convertirse en juego interesante”.<sup>82</sup>



3.42. Área metropolitana de Sevilla. Fuente: Estrategia de Paisaje de Andalucía 2012, categoría del paisaje ‘ciudades y áreas muy alteradas’

---

<sup>82</sup> Manuel de Solà-Morales, “Rotterdam”, *Projectar la perifèria. Tallers y seminarios 1991, 1992, 1993 y 1994* (Barcelona: Laboratori d’Urbanisme):23



## ESCALA. ESPACIO METROPOLITANO

**Lugares y paisaje.** Según J.J.Barba<sup>83</sup>, el paisaje es entendido como el lugar donde es más estrecha la relación individuo-espacio; el paisaje participa de la identidad de quienes están en él o con él. El paisaje deja de ser un escenario contemplado por el hombre para pasar a ser un elemento en relación con él. En este sentido son realmente sugerentes las psicogeografías planteadas en las décadas de 1960 y 1970.



3.43. New Babel. Constant 1967. Fuente: <https://lebbeuswoods.wordpress.com/2009/10/19/constant-vision/>

Nuevo espacio descentrado y heterogéneo, Constant, 1967: “Lo urbano debe dar respuesta a la movilidad social, y ello implica, en relación a la ciudad estable, una organización más rigurosa a gran escala y, al mismo tiempo, una mayor flexibilidad a pequeña escala, que es la escala de la complejidad infinita. (...) Los centros de producción del exterior y los equipamientos colectivos situados en el interior de este espacio determinan las líneas generales de una macroestructura en la que, bajo la influencia de unos movimientos indeterminados, se define una microestructura más diferenciada y necesariamente más flexible”.<sup>84</sup>

---

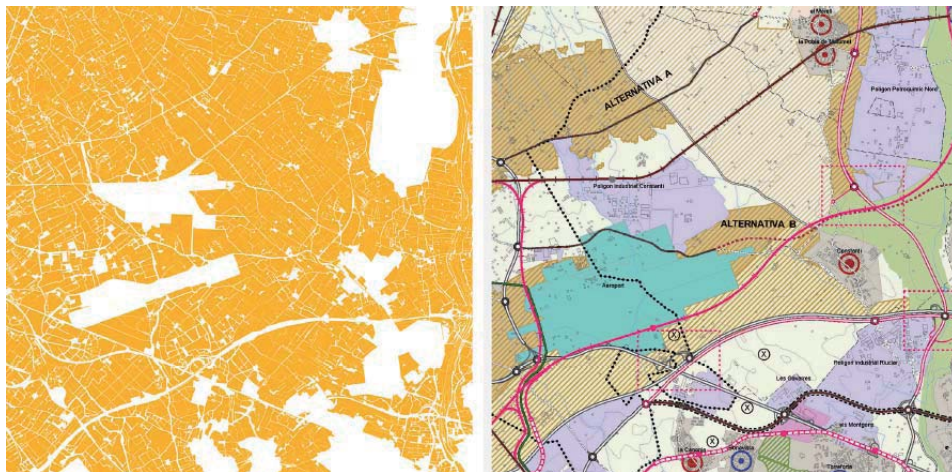
<sup>83</sup> José Juan Barba, “Cuidad genérica y ciudad queer”, *Formas de arquitectura y arte*, nº 17 (2007):14-25

<sup>84</sup> Cabrera Manzano, “Nuevos lugares metropolitanos de la ciudad según de Granada”:73

## Territorio urbano

Dispersión, cita de Carlos Martí Aris: “La ciudad contemporánea se caracteriza por la dispersión, la ausencia de límites, la supremacía de la movilidad y un consumo de suelo en progresión exponencial (...) provocando, además, el progresivo deterioro de los elementos geográficos. (...) Es un ámbito en gestación, de rasgos difuminados e inconcretos, en el que se entretejen, de un modo hasta ahora inédito, los núcleos compactos y los asentamientos difusos con las áreas agrícolas e industriales, mientras que los grandes centros comerciales y los equipamientos para el ocio definen sus estrategias de localización a partir del trazado de las grandes infraestructuras.

Estos fenómenos, que podemos englobar bajo el término ‘territorio urbano’, (...). El territorio urbano carece de fronteras nítidas e integra en su interior grandes fragmentos de suelo natural los cuales, debido a una profunda mutación de las relaciones topológicas, ya no pueden ser considerados como espacios exteriores, ajenos a la ciudad, sino como otras tantas piezas del colosal puzzle con que se compone la ciudad contemporánea. Asistimos así al último acto del proceso de disolución de la ciudad tradicional que había comenzado en Europa en la segunda mitad del siglo XVIII”.<sup>85</sup>



3.44. El ‘infraestructuralismo’ versus el ‘intraestructuralismo’. Comparativa gráfica del área central del Camp de Tarragona (Plan Territorial Parcial de las Comarcas de Tarragona, Generalitat de Catalunya, versus interpretación de la estructura de vados). Fuente: de Solà-Morales, “Por una metrópolis de cosas”

<sup>85</sup> Martí Aris, “De la periferia urbana a la ciudad policéntrica”:31-32

Conseguir urbanidad en la periferia. “El salto de una ciudad compacta, ordenada y estructurada a un continuo urbanizado de alcance, ya no metropolitano sino regional, conformado por infraestructuras impuestas sobre el territorio y que determinan el imparable impulso urbanizador de nuestra era. (...) el debate respecto a las nuevas periferias de ámbito regional se refiere a su urbanidad, cómo hacerlas urbanas, cómo cargarlas con contenidos que las conviertan en ciudad”.<sup>86</sup>

**La escala territorial del paisaje.** “La condición del paisaje a escala territorial, a diferencia del denominado paisaje urbano, está en su directa vinculación con la planificación urbanística. Ésta cambia de forma tácita los paisajes con sus determinaciones. Por tanto, las nuevas experiencias territoriales serán siempre resultantes. En resumen, en el paisaje a escala territorial sólo caben dos posiciones: protección de aquellos fragmentos que se les atribuye una situación de valor y por tanto de interés colectivo, y aquella otra en la que estando determinada una transformación de la realidad se intentan introducir correctores a algo indeterminado como el llamado impacto paisajístico.

En el caso ambiental es fácil objetivar, medir, el impacto de una actuación territorial. En el paisaje predomina lo cualitativo, no medible, y por tanto la propia necesidad de corregir, es decir llevar los valores alterados a una nueva situación de equilibrio, es una situación proyectual. La acción planificadora crea nuevos valores. Cuando estamos en el campo de la cultura y no de la técnica, el valor deja de ser un dato para convertirse en una idea”.<sup>87</sup>

## LA IMAGEN EXTERIOR DE LA CIUDAD

**Como conclusión.** Los paisajes de las infraestructuras de acceso a las ciudades medias están constituidos por intervenciones unitarias de edificación residencial, pequeña y mediana industria, grandes centros de comercio y ocio, y ciertas dotaciones de carácter general que han servido para equipar los municipios con nuevos servicios, como el estadio de fútbol o el instituto; pero carecen de espacios verdes articulados y otros espacios públicos de calidad. En general las partes no están bien conectadas, ni las partes entre sí ni con el resto de la ciudad.

---

<sup>86</sup> Adrà Carbonell, “Lecturas de la periferia” (trabajo de investigación, Metropolis program in architecture and urban culture, 2009):17

<sup>87</sup> Pablo Díaz Rubio, “Libro blanco del paisaje metropolitano de Sevilla. Paisajes del territorio” (artículo inédito, 2006)

Se han identificado, analizado y se ha buscado justificación funcional y formal a los distintos crecimientos de las ciudades en las últimas décadas. Y se han caracterizado tanto los tejidos contruidos como los vacíos intermedios, en un intento de describir los escenarios más repetidos.

Hemos visto cómo la ciudad ha crecido primero con la urgencia de cubrir una necesidad inmediata de vivienda en cantidades masivas; también con tejido industrial en la época del desarrollismo. Y últimamente según criterios de máxima rentabilidad según la localización, con equipamientos y servicios de alcance supramunicipal. Pero sin una idea global que haya dado coherencia a las intervenciones individuales, sin un proyecto para la periferia que haya situado estos crecimientos recientes en relación a la ciudad existente y al entorno no urbanizado, a pesar del papel de la periferia como elemento clave en esa relación.



3.45. Imagen del proyecto 'Madrid (Las Afueras) 1992-93'. Autor: Laguillo, Manolo. Fuente: [www.manololaguillo.com](http://www.manololaguillo.com)  
'Encargo de Ábalos & Herreros. Se trató de fotografiar el territorio comprendido entre la carretera de Burgos y la de Valencia'





## 4. LA CIUDAD Y LA CARRETERA

4.1. DEFINICIONES

4.2. EL PAPEL DE LAS CARRETERAS, EVOLUCIÓN

4.3. LA CARRETERA COMO MIRADOR

4.4. LA MIRADA DEL CONDUCTOR

4.5. CARRETERAS Y PAISAJE

## 4. LA CIUDAD Y LA CARRETERA

### 4.1. DEFINICIONES

La función de las carreteras ha ido evolucionando desde simples conexiones entre lugares alejados, en torno a las que se iban aglutinando elementos urbanos, hasta llegar a ser en sí mismas elementos claves que configuraban primero el territorio y, más tarde, también la vida urbana.

**Conexión.** Nos ocuparemos ahora de la relación entre la ciudad y las carreteras, especialmente del papel de las vías rápidas de articulación territorial en la configuración de los últimos desarrollos urbanos. Las definiciones de partida de la RAE señalan sólo su carácter funcional para tránsito, y recogen el acondicionamiento tipo según su clasificación jerárquica:

- Camino: vía que se construye para transitar
- Carretera: camino público, ancho y espacioso, pavimentado y dispuesto para el tránsito de vehículos
- Autopista: carretera con calzadas separadas para los dos sentidos de la circulación, cada una de ellas con dos o más carriles, sin cruces a nivel.

**Transformación de las ciudades y el territorio.** Según Herce Vallejo, “La construcción de la ciudad se caracteriza por acumulación de sucesos de intervención transformadora del territorio; y, también, por su extensión por etapas de desarrollo siempre prolongación de lo ya construido; crecimiento que se da por superposición histórica de períodos de estiramiento de calles y servicios, de períodos de agotamiento y sobreexplotación de lo ya construido, y de momentos de superación de límites físicos o funcionales de una ciudad (...) es posible a través de la lectura del plano de la ciudad, encontrar los elementos conformadores principales del crecimiento de la ciudad, que suelen coincidir con aquellos ejes de desarrollo, normalmente caminos y espacios canales de infraestructuras, pero también elementos de ingeniería que han

permitido salvar accidentes geográficos, reordenando el espacio con una lógica adaptada a las soluciones tomadas para esas obras”.<sup>1</sup>

Este crecimiento que se acompasa con la creación de nuevos caminos, infraestructuras y elementos de ingeniería supone nuevas oportunidades de desarrollo, que los planes urbanísticos municipales intentan ordenar a través de sus normativas:

**Oportunidad de desarrollo.** “Las nuevas carreteras se sitúan cada más alejadas físicamente de los núcleos de población, y cuentan con menos puntos de relación (accesos) con el territorio, de modo que su capacidad polarizadora es mayor. Como respuesta, los Planes de Ordenación Municipal tienden a sacar el máximo partido de las oportunidades involuntariamente generadas por las carreteras, con lo que las decisiones puramente de trazado se acaban traduciendo, en la práctica, en decisiones clave de la ordenación del municipio, al atraer nuevos desarrollos, o consolidarse la carrera como borde del crecimiento urbano, o como separador de usos”.<sup>2</sup>

**Espacio público.** Avanzando sobre esto, se incorpora a la definición su papel como espacio público: “La carretera es un espacio público, accesible, visible, plural, de encuentro y de confrontación, diseñada para el desplazamiento a cierta velocidad a través de vehículos motorizados y dotada de una reglamentación y jerarquización específica”.<sup>3</sup>

**Material de proyecto.** Bernardo Secchi propone explorar las posibilidades que se abren si se aplica a las autopistas su concepto de 'espesor de la calle', y plantea la necesidad de proyectarlas, de convertirlas en objeto de planeamiento. Se trata de considerar las carreteras elementos significativos del proyecto urbano, diseñados con intención de ordenar los entornos, en lugar de permitir que se ordenen por sí mismos en función de intereses particulares: “Lo que se necesita es devolver a la calle su espesor funcional y semántico, convertirla de nuevo

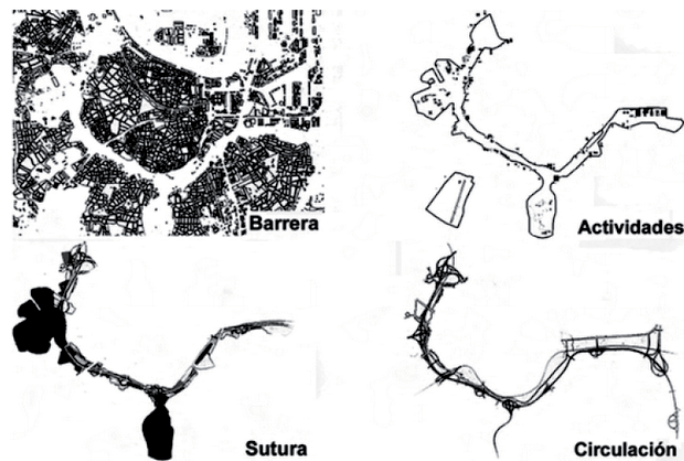
---

<sup>1</sup> Manuel Herce Vallejo y Francesc Magrinyà Torner, *La ingeniería en la evolución de la urbanística* (Barcelona: Arquitect, ed. UPC, 2002)

<sup>2</sup> José María Coronado Tordesillas y Maddi Garmendia Antín, “Las carreteras y el planeamiento. Una relación imperfecta” (presentación en I Congreso Urbanismo y Ordenación del Territorio, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 2008):1-18

<sup>3</sup> Florencio Zoido Naranjo, dir., et al., *Experiencia del paisaje, movilidad y red viaria* (Sevilla: Consejería de Fomento y Vivienda, Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía, y Centro de Estudios Paisaje y Territorio, 2016):51

en elemento constitutivo del proyecto urbano y territorial, material resistente que, por su propia forma, se oponga al desbordamiento fragmentario de acontecimientos e intereses”.<sup>4</sup>



4.1. Diversas lecturas convergentes en el proyecto de una ronda. Fuente: Bernardo Secchi, “Lo spessore della strada”, 1989. Consultado en: Manuel Herce Vallejo, *Sobre la movilidad en la ciudad* (Barcelona: Reverté, 2009): 169

**Punto de vista cotidiano.** La carretera tiene un valor como vía de acceso al paisaje, y a la comprensión de la ciudad en su relación con el territorio, soporte de la mirada sobre lo urbano. Para este enfoque sirve la definición de ‘sendas’ de Kevin Lynch en *La imagen de la ciudad*, y su atención especial al ‘recorrido habitual’:

*Las sendas son los conductos que sigue el observador normalmente, ocasionalmente o potencialmente. Pueden estar representadas por calles, senderos, líneas de tránsito, canales o vías férreas. Para muchas personas son éstos los elementos preponderantes de su imagen. La gente observa la ciudad mientras va a través de ella y conforme a estas sendas se organizan y conectan los demás elementos ambientales. Determinadas sendas pueden convertirse en rasgos importantes en diversas formas. Naturalmente, una de las influencias más enérgicas será la del recorrido habitual, de modo que las principales líneas de acceso (...) son imágenes-claves.*<sup>5</sup>

<sup>4</sup> Bernardo Secchi, “El espesor de la calle”, publicación original *Casabella*, nº553-554 (1989):38-41. Consultado en: Ángel Martín Ramos, ed., *La calle moderna en 30 autores contemporáneos y uno pionero* (Barcelona: UPC 2014):203-208

<sup>5</sup> Kevin Lynch, *La imagen de la ciudad* (Barcelona: Gustavo Gili 2015, 1ª ed. original 1960)

## 4.2. EL PAPEL DE LAS CARRETERAS, EVOLUCIÓN

Esta capacidad de los caminos de reordenar el paisaje permite al hombre configurar el territorio en función de un interés específico, de forma que las decisiones que se adopten al planear las carreteras modificarán de modo significativo y duradero el carácter del espacio en el que se interviene.

“El hombre se hace constructor de espacios abriendo caminos: senderos, pistas, carreteras, ferrocarriles o canales, son otras tantas maneras de modificar el espacio, de recrearlo. El camino deshace el espacio para rehacerlo, para reagruparlo. (...)”

El camino es presencia humana, como paisaje real o posible. La intención humana se inscribe sobre la tierra: la vía romana, indiferente a los accidentes naturales del terreno, corta por lo derecho, según la exigencia estratégica que la suscitó. La carretera moderna, con su función comercial, sigue más dócilmente los valles donde están las ciudades y, por deseo de comodidad, rodea los obstáculos en vez de atacarlos de frente. El ferrocarril, sin nada que hacer en la montaña, la evita con sus túneles para unir por el camino más corto las llanuras y los valles.”<sup>6</sup>

### La capacidad de transformar el territorio de las carreteras

Una de las primeras formas en que el hombre se relaciona con la tierra es caminando por ella, recorriéndola. Por eso, junto con la agricultura y la formación de asentamientos urbanos, las redes de comunicaciones pueden ser consideradas una de las formas básicas de intervención humana en el entorno<sup>7</sup>. “La transformación de la tierra en territorio ha consistido en un largo proceso de iluminación, de apertura y significación, de civilización, en el que las ciudades y los caminos han sido respectivamente los polos y los arcos de luz que unen a los polos”.<sup>8</sup>

Las carreteras tienen un papel fundamental en la organización del territorio y en el desarrollo de las ciudades, en las que se pueden reconocer huellas de caminos, carreteras antiguas y actuales. A escala territorial, las carreteras son las arterias por las que se canalizan las relaciones entre los distintos núcleos y actividades que lo conforman. A nivel local, han servido

---

<sup>6</sup> Jorge Bernabéu y Miguel Aguiló, “Las Obras Públicas en la formación de la ciudad”, CyT.ET, nº169-170 (2011):557

<sup>7</sup> Florencio Zoido Naranjo, “Paisaje e infraestructuras, una relación de interés mutuo”, *Carreteras: revista técnica de la Asociación Española de la Carretera*, nº150 (2006):190-199

<sup>8</sup> Damián Álvarez Sala, “Sobre la claridad en el paisaje” (publicación web Centro Estudios Paisaje y Territorio, 2000)

para articular los crecimientos urbanos, y para relacionar la ciudad con su entorno inmediato. “Los territorios que habitamos hoy son un conglomerado de restos de etapas anteriores que han dejado su huella más o menos clara, hasta configurar el patrimonio territorial, y que estas huellas están muy directamente relacionadas con las formas de producción, de consumo y de los trazados de las vías de comunicación de cada momento”.<sup>9</sup>

### Las primeras redes

Las primeras redes viarias sistematizadas las construyeron los romanos<sup>10</sup>. Las calzadas unían las principales ciudades, y tenían un papel estratégico tanto para los movimientos militares como para el comercio y el control administrativo del territorio; formaban parte de un sistema jerarquizado, que se completaba con una red de vías secundarias mucho más amplio que llegaban a registrar todo el territorio bajo el imperio.

También tenían las vías de comunicación una gran importancia en el desarrollo interno de los asentamientos, ya fueran campamentos militares o colonias. Crecían alrededor de dos vías principales que organizaban el tejido construido: el cardo principal en dirección norte-sur, y el decumano que lo cruzaba perpendicularmente. En las ciudades romanas más recientes se comenzaron a crear plazas públicas en la intersección de ambas; además conectaban los asentamientos con el territorio circundante, a través de las puertas de las murallas (fig. 4.2).

Los documentos que han llegado hasta nosotros no nos permiten localizar con precisión las vías romanas, pero muchas de las actuales carreteras europeas están directamente construidas sobre estas vías romanas o siguen una traza muy cercana.

Durante la edad media esta red heredada se descuida y pierde importancia, manteniendo los caminos su función defensiva exclusivamente como conexión de plazas militares hasta mediados del s. XVIII. Es entonces cuando resurge el comercio y con él las comunicaciones, y el interés por la creación de corredores que estructuran el territorio interior de un país.<sup>11</sup>

---

<sup>9</sup> José María Coronado Tordesillas y Maddi Garmendia Antín, “Carreteras-planeamiento. Algunas claves de la evolución histórica de una relación imperfecta”, *Ciudades*, nº11 (2008):34

<sup>10</sup> Instituto de Cartografía de Andalucía, “Cap. 51, Vías romanas”, en *Atlas de la Historia del Territorio de Andalucía* (Sevilla: Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio, Instituto de Cartografía de Andalucía, 2009)

<sup>11</sup> Herce Vallejo, *El negocio del territorio: Evolución y perspectivas de la ciudad moderna*





4.2. Rutas de acceso óptimo a la Carmona romana, y puertas. Fuente: Alejandro Jiménez Hernández, "Herramientas SIG para el estudio de la Carmona romana", *Revista del Seminario de Arqueología de la Universidad Pablo de Olavide de Sevilla ROMVLA*, nº 11 (2012):18



4.3. Vías pecuarias en el entorno de Sevilla, nivel territorial. Fuente: mapa de vías pecuarias en Andalucía, web de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, "Vías pecuarias y corredores verdes"

De origen medieval son las vías pecuarias, que constituyen una red de caminos de trashumancia que unen los lugares tradicionales de pastoreo de España para que se pueda llevar el ganado a los mejores pastos aprovechando la bonanza del clima. Aunque esta tradición se ha ido perdiendo con el paso del tiempo, actualmente las vías pecuarias conforman una inmensa red territorial que va más allá de su función ganadera primigenia, constituyendo un elemento esencial en la ordenación del territorio (fig. 4.3). Se trata de una red viaria destinada a usos alternativos al tráfico rodado, que conecta todos los municipios y comarcas de Andalucía entre sí, tanto internamente como con el resto de la Península Ibérica,

y que permite el desarrollo de actividades de tiempo libre compatibles con el respeto a la conservación del medio natural.<sup>12</sup>

## HASTA LA REVOLUCIÓN INDUSTRIAL

Se definen dos modelos básicos de asentamientos urbanos, según su origen y el contexto económico y social en el que se desarrollan: los núcleos pre-industriales, y las formas de expansión posteriores, que surgen con la sociedad capitalista.

Los primeros, los núcleos urbanos pre-industriales estaban determinados por los sistemas tradicionales de explotación de los recursos (espacios cultivados, caza, acceso al agua y otros recursos), y por tanto muy condicionados por las condiciones del medio físico. Los asentamientos urbanos dependían del territorio en el que se asentaban y del que se abastecían, de modo que el tamaño de las ciudades venía condicionado por el de la campiña circundante y su capacidad de producción agraria<sup>13</sup>. Resultaban así ciudades relativamente pequeñas, concentradas y rodeadas por suelo productivo, y relacionadas con otras a través de rutas de comunicación comerciales (marítimas, fluviales o terrestres). En estos primeros asentamientos los factores diferenciales son la topografía, la calidad del suelo, el clima, etc. El control se limitaba al territorio productivo del que dependía el núcleo, y la conexión entre núcleos tenía un carácter funcional, para el intercambio.

Esto daba lugar a una organización de núcleos urbanos basada en características propias del territorio en el que se asentaban, con una relación de los núcleos urbanos con el campo, y de éstos entre sí, equilibrada y estable en el tiempo, lo que hoy entendemos por sostenible. “La pervivencia actual de estas construcciones territoriales históricas revela la extraordinaria versatilidad y capacidad de adaptación de las mismas, incluso en periodos de profundos cambios como los ocurridos en el último siglo, con el desarrollo de la sociedad industrial”.<sup>14</sup>

Después, ya en el s.XIX con los cambios asociados a la revolución industrial, surgen los modelos de organización territorial del capitalismo, que siguen vigentes hoy.

---

<sup>12</sup> Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, “Vías pecuarias y corredores verdes”, página web inicio / información ambiental / vías pecuarias y corredores verdes

<sup>13</sup> Herce Vallejo, *El negocio del territorio: Evolución y perspectivas de la ciudad moderna*

<sup>14</sup> Juan Carlos García Cordón, Ángela de Meer Lecha-Marzo, y Leonor de la Puente Fernández, “Experiencias de análisis territorial y zonificación para la integración del desarrollo, el patrimonio y el paisaje en la ordenación del territorio”, *Ciudades*, nº15 (2012):95

## Los caminos y el territorio

Los caminos 'históricos', en su relación con el territorio, revelan "el enorme esfuerzo realizado por el hombre a lo largo de siglos, con escasísimos medios, para abrir los pasos más difíciles y llegar a los lugares más remotos. La visión de los viejos caminos, bien apretados a la tierra, más bien clavándose en ella que abrumándola con masivos terraplenes de escombros, siguiendo sus movimientos generales, respondiendo palmo a palmo a su naturaleza variable".<sup>15</sup> (fig. 4.4).



4.4. Carretera de Valencia 1853, cercana al terreno y al territorio. Fuente: Coronado y Garmendia, "Carreteras-planeamiento. Algunas claves de la evolución histórica de una relación imperfecta":37

Joan Nogué incide en el valor de los trazados de estos primeros caminos: "Muchas carreteras comarcales y locales siguen el trayecto de antiguos ejes viarios que hunden sus orígenes en tiempos remotos. Con el paso de los años se fueron adaptando a los nuevos sistemas de transporte, pero conservan en su mayoría el trazado original y parecidas dimensiones, así como elementos de elevado valor patrimonial (puentes, muros de contención, arbolado). De hecho su propio itinerario es per se, muchas veces, un auténtico libro abierto al pasado, una verdadera lección de geografía histórica. (En otros países como Inglaterra o Noruega estas redes se han mantenido en buen estado, y sólo se ha intervenido en ellas cuando era estrictamente necesario y con un profundo sentido del lugar)".<sup>16</sup>

---

<sup>15</sup> Álvarez Sala, "Sobre la claridad en el paisaje"

<sup>16</sup> Joan Nogué, "Las carreteras y el paisaje", *Entre paisajes* (Barcelona: ed.Àmbit, 2009)

## LAS COMUNICACIONES EN LA CIUDAD INDUSTRIAL

En la ciudad que nace con la revolución industrial “entran en juego las infraestructuras de servicios urbanos, que casi no existían a inicios del siglo XIX, y que han acortado el espacio y aproximado los servicios, que han creado un territorio reticular en el que lo urbano se caracteriza por su proximidad a las redes de infraestructuras, que han permitido urbanizar el territorio más allá del estricto límite de la ciudad; límite que también se ha difuminado a lo largo de ese proceso de crecimiento y transformación. Ciudad de concentración de la producción, de reproducción del capital”.<sup>17</sup>

Los primeros cambios que introduce la revolución industrial en el territorio, de forma desigual en tiempos y resultados, pero generalizada en el mundo occidental, son:<sup>18</sup>

- Incorporación de la tierra al mercado, de forma que ésta comienza a regirse por las decisiones que toman los propietarios en función de su rentabilidad económica.
- Capacidad del sistema industrial para consumir recursos en grandes cantidades (suelo, agua, rocas y minerales, madera) y afectar así amplias superficies cuyos usos y funciones también varían.
- Formación de un mercado de trabajo concentrado y masivo que produjo una redistribución espacial de la población.
- Aparición de estructuras territoriales polarizadas que contrastan con amplios espacios afectados por la despoblación y el abandono.
- El desarrollo de una tecnología productiva que estimuló el aumento de los rendimientos, de la productividad y de las producciones, la estandarización, la concentración económica y la especialización funcional de los espacios.

Y la revolución de los transportes, gracias a la cual se conformó y estructuró el mercado interior, se facilitó la articulación de los asentamientos, el desarrollo de una jerarquización de los mismos y la integración regional, nacional y ya internacional de los espacios (de las sociedades y de las economías).

---

<sup>17</sup> Herce Vallejo, *El negocio del territorio: Evolución y perspectivas de la ciudad moderna*

<sup>18</sup> García Córdón, de Meer Lecha-Marzo, y de la Puente Fernández, “Experiencias de análisis territorial y zonificación para la integración del desarrollo, el patrimonio y el paisaje en la ordenación del territorio”:95

## Desbordamiento de las ciudades y transporte

Las primeras periferias de la ciudad industrial crecieron a partir del núcleo compacto por estiramiento de sus calles y servicios, con proyectos de ensanche que intentaron controlar el desbordamiento de la ciudad haciendo crecer los nuevos tejidos en continuación con el núcleo urbano original.

Pero estas zonas de ensanche no fueron suficientes para resolver los problemas de falta de vivienda, “e incluso durante algún tiempo mantuvieron la industria en los insalubres y hacinados cascos antiguos. Hacia el último tercio del siglo las mejoras en los medios de transporte permitieron el aumento del tamaño de la ciudad, sobre todo por la localización de industrias fuera de ella”<sup>19</sup>. La vivienda obrera tuvo que esperar a finales del s.XIX<sup>20</sup> para que la ciudad, apoyada en los nuevos medios de transporte (el ferrocarril y el tranvía eléctrico), pudiera construir sus primeros suburbios lejos del centro.

## LA GENERALIZACIÓN DEL USO DEL AUTOMÓVIL

Estados Unidos se apoyó en la industria del automóvil para relanzar su economía tras la primera guerra mundial. En 1913 Henry Ford comenzó a fabricar en serie un modelo de automóvil pensado para la clase media americana; con el uso generalizado del automóvil se tuvo el territorio disponible con una facilidad nunca antes pensada. Por primera vez el entorno de la ciudad parecía isótropo y, por tanto, fácil de colonizar.

“La aparición de nuevas infraestructuras, como el automóvil o la electricidad en corriente alterna<sup>21</sup>, unida a una profunda transformación de las técnicas de construcción de viviendas, permitiría cumplir la aspiración de construir viviendas obreras fuera de la ciudad, la extensión sobre el campo de viviendas de una nueva burguesía industrial e incluso la creación de sectores aislados dedicados a usos industriales. La ciudad había roto su continuidad, fragmentándose en lo que denominamos ‘polígonos’ y en conjuntos de viviendas dispersas”.<sup>22</sup>

---

<sup>19</sup> Herce Vallejo, *El negocio del territorio: Evolución y perspectivas de la ciudad moderna*

<sup>20</sup> Durante el siglo XIX los tranvías eran un transporte caro y no accesible para la clase trabajadora, que obligada a ir a pie al trabajo optó por la autoconstrucción informal de barracas en la periferia

<sup>21</sup> En 1886 se demostró la posibilidad de transmisión de electricidad en alto voltaje con corriente alterna, lo que permitía conducir la energía lejos de las fuentes de producción

<sup>22</sup> Herce Vallejo, *El negocio del territorio: Evolución y perspectivas de la ciudad moderna*

## El espíritu moderno, las carreteras funcionales

Los planteamientos sobre realización de infraestructuras desde la revolución industrial hasta hoy han priorizado la funcionalidad de las mismas frente a cualquier otra consideración: “la dimensión funcional de las obras públicas se ha impuesto a las restantes dimensiones, incluso a veces, a la económica”<sup>23</sup>. Esta concepción positivista de las infraestructuras considera inevitable el impacto natural, ambiental y paisajístico de las grandes obras públicas; incluso ha trascendido como idea generalizada, al inducir la admiración social por los avances técnicos.

Hasta mediados del s. XX además fue prioritaria la construcción ciudad para resolver el problema de falta de vivienda, y “la ingeniería (...) pareció olvidar la concepción territorial de las infraestructuras que tanto la había caracterizado en sus inicios como profesión, y se centró en una visión meramente funcional de estas”.<sup>24</sup>

La influencia que tiene el automóvil en el diseño técnico de las carreteras es decisiva. Tras acondicionar los caminos para la circulación de carros, se realizan variantes con amplias curvas que permiten alcanzar velocidades más altas. “Desde el último tercio del s XIX hasta el primer tercio del s XX, se producen importantes cambios cualitativos de los medios de transporte (...) los rápidos vehículos a motor no podían circular por calles tortuosas sin suficiente horizonte de visión y con gran peligro de accidente para la población”.<sup>25</sup>

Pero la actividad constructiva de carreteras y accesos urbanos fue contemplada desde la ingeniería sin tener en cuenta sus consecuencias sobre la formalización del espacio donde se va a dar la concentración de actividades que es la ciudad, con sus propias necesidades funcionales y sus propios conflictos.<sup>26</sup>

## Las travesías

Estas travesías eran espacios urbanos centrales, singulares y valiosos, donde la convivencia entre el tráfico de paso y la vida diaria del núcleo era sencilla; eran además espacios

---

<sup>23</sup> Fernández Ordóñez, 1990. Citado en: Zoido Naranjo, “Paisaje e infraestructuras, una relación de interés mutuo”

<sup>24</sup> Herce Vallejo, *El negocio del territorio: Evolución y perspectivas de la ciudad moderna*:35

<sup>25</sup> Juan José Domínguez Vela, “Carreteras y territorio. Formación de la red provincial de Sevilla (1833-1997)” (tesis doctoral, Departamento de Geografía Física Universidad de Sevilla, 2006):154

<sup>26</sup> Herce Vallejo y Magrinyà Torner, *La ingeniería en la evolución de la urbanística*

representativos, fundamentales en la vida urbana. No será hasta la generalización del uso del automóvil que este equilibrio se rompa.

“Cuando a partir de las primeras décadas del siglo XX el automóvil empieza a popularizarse, las carreteras, en su gran mayoría, ya estaban construidas bajo las exigencias de la tracción animal. El nuevo modo, revolucionario en sus prestaciones de velocidad, pronto será víctima de las insuficiencias de las carreteras, por lo inadecuado de su firme (baches, polvo, etc.) y su trazado (curvas de pequeño radio, sección estrecha, etc.). En lo que respecta al paso por las poblaciones surgen nuevos problemas: las ciudades y pueblos se convierten en obstáculos, soluciones de continuidad de esa línea veloz que es la carretera, donde por sección, trazado y condiciones del entorno, el automóvil ha de reducir drásticamente su velocidad. Además, desde el punto de vista del núcleo, el automóvil se convierte en un intruso ruidoso y peligroso que comienza a alterar la vida de la otrora tranquila travesía”.<sup>27</sup>

### **Las variantes**

La respuesta inicial a esta ‘invasión’ del centro de la ciudad por el automóvil, que va apropiándose de las vías que atraviesan los municipios y restando protagonismo al ciudadano, son las variantes exteriores, que rodean de forma cercana el núcleo urbano y que suponen una solución temporal. Sin embargo, terminan colapsándose, tanto por el aumento del tráfico como porque atraen otros usos: se aprovecha la urbanización inicial que suponen las variantes exteriores para construir entre éstas y la población. Esto da lugar a un nuevo cambio de modelo y a la construcción de grandes rondas de circunvalación, más alejadas de las ciudades. Los puntos de unión entre ellas serán ahora donde se concentren actividades y servicios, convirtiéndose en nuevos polos de urbanización, tanto planificados (polígonos industriales) como surgidos de nuevo para aprovechar las ventajas que supone la cercanía de una carretera o de un enlace de acceso a los municipios.

“El desvío de la travesía de una carretera por una ciudad es una de las más frecuentes actividades de la ingeniería, debida al incremento de la circulación sobre carreteras que se congestionan al paso por ciudades y a requerimientos de seguridad crecientes, asociados a la evolución de la motorización y la velocidad de los vehículos. Pero a la vez, tal obra es posiblemente el más importante acontecimiento de conformación del crecimiento de un

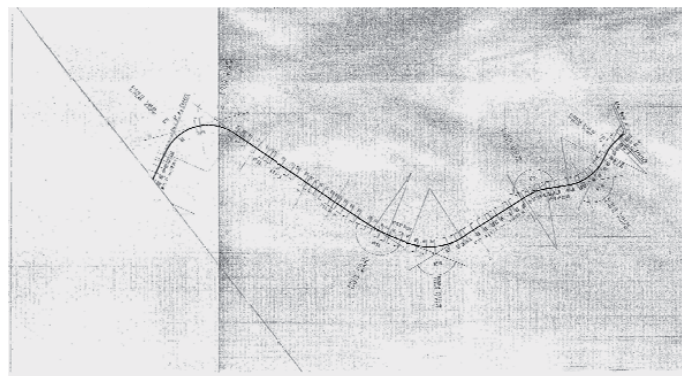
---

<sup>27</sup> Coronado Tordesillas y Garmendia Antín, “Las carreteras y el planeamiento. Una relación imperfecta”:5



enorme número de ciudades medias y pequeñas; y por ello deviene en un potente instrumento de planeamiento urbanístico".<sup>28</sup>

Las primeras variantes se construyen en España en los años 20, generalmente justificadas por la estrechez de las travesías. Estas primeras variantes se trazan muy cercanas a los núcleos, para acortar su desarrollo y abaratar los costes de construcción, modelo que se mantendrá tras la Guerra Civil para las escasas variantes construidas en los años 40 y 50, estas últimas ya dentro del Plan de Modernización, que fue el primer plan que construyó variantes de población de manera sistemática.<sup>29</sup> (fig. 4.5)



4.5. Planta Proyecto Reformado del de "Variante para la supresión de la travesía de Alcalá de Guadaíra" kms. 11,310 al 17,717. Carretera C-4 de Sevilla a Granada. Nacional 334 de Sevilla a Granada y Málaga. Hoja nº 1. Ingeniero autor del proyecto Rafael Olalla. 1957. Fuente: Catálogo digital de cartografía histórica, Instituto de Estadística y Cartografía de la Junta de Andalucía

Las variantes favorecen la aparición de fenómenos de dispersión territorial.

"La inexistencia de medidas disuasorias hizo que las carreteras de la época y por supuesto las nuevas variantes, se comenzaran a poblar de todo tipo de usos y actividades que aprovechaban la componente urbanizadora que toda carretera aporta: posibilidad de accesos y de luces. (...) [Para controlarlo] en 1952 se aprueba la 'ley sobre ordenación de tráfico y la edificación en las proximidades de las poblaciones y a lo largo de las carreteras fuera de las poblaciones' que estableció por primera vez una línea de prohibición de la edificación, a una distancia mínima de edificación al eje de las carreteras de 15,50 metros para las nacionales, con el fin de que cupiera una calzada central de 3 carriles más dos vías laterales de servicio y

---

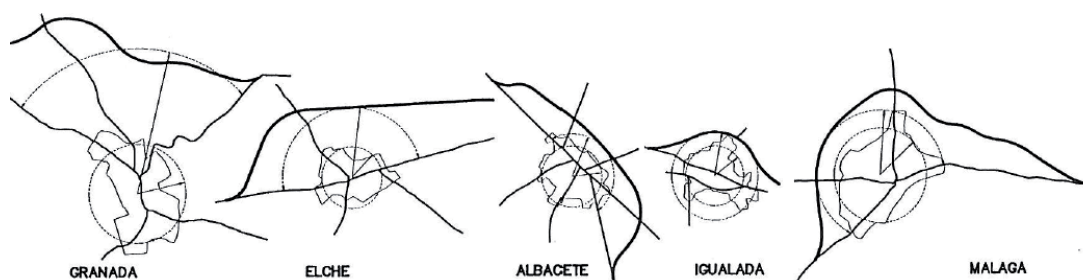
<sup>28</sup> Herce Vallejo y Magrinyà Torner, *La ingeniería en la evolución de la urbanística*

<sup>29</sup> Coronado Tordesillas y Garmendia Antín, "Las carreteras y el planeamiento. Una relación imperfecta":5



las aceras contiguas a la edificación. A efectos prácticos la ley solo logró retranquear la edificación, pero no frenar su desarrollo en paralelo a las carreteras. Esta ineficiencia de la ley llevará a un cambio en la filosofía de las carreteras en lo que a su relación con el entorno se refiere. De manera progresiva, los nuevos trazados empezarán a contar con caminos o vías de servicio y a limitar el número de accesos. Este proceso acabará desembocando en la construcción de vías de accesos restringidos, vías rápidas y autopistas”.<sup>30</sup>

Las nuevas circunvalaciones, que se alejan de los municipios y limitan sus accesos, no prevén una integración coherente en la trama urbana (fig. 4.6). Al contrario, terminan generando una polarización del territorio: “Estas variantes favorecerán la dispersión urbana, al generar polos en el territorio disperso, los enlaces. En el entorno de éstos aparecerán tanto desarrollos espontáneos como planificados, generalmente en forma de polígono industrial. Este aumento de la distancia se ve acompañado de un número cada vez menor de accesos, algo que se justifica en aras de la mayor eficacia y seguridad en la carretera. (...) Práctico para la carretera, pero restrictivo y excesivamente polarizante para el territorio, sobre todo para aquellos con fuertes dinámicas urbanas y de crecimiento”.<sup>31</sup>



4.6. Características geométricas de las circunvalaciones de grandes y medianas poblaciones, desde el plan de carreteras de 1984, algunos casos. Fuente: Manuel Herce Vallejo, “Las formas del crecimiento urbano y las variantes de carretera” (tesis doctoral, Universitat Politècnica de Catalunya, Departament d’Infraestructura del Transport i del Territori, 1995):143

### El paisaje urbano asociado a las variantes

La evolución que experimentan estas circunvalaciones al alejarse de las ciudades evidencia que la atención deja de ocuparse de las necesidades del tejido urbano, para centrarse en garantizar una conexión rápida y segura entre los núcleos urbanos; una comunicación por medio de automóviles cada vez más veloces, en las que lo importante deja de ser el camino

<sup>30</sup> Coronado Tordesillas y Garmendia Antín, “Las carreteras y el planeamiento. Una relación imperfecta”:5

<sup>31</sup> Ibíd. 8

que se recorre para centrarse en el nuevo objetivo de la velocidad y lo pronto que se alcanza el destino. Eso provoca que la capacidad de estas carreteras para configurar el paisaje se vea afectada: ya no son una forma de acercarse a un municipio o atravesarlo, sino de dejarlo atrás. Los puntos de contacto no son importantes, y pueden ofrecer la cara menos 'presentable' de las ciudades. Lo importante es conseguir buenas conexiones para unir las poblaciones de la forma más eficaz, así como aumentar la capacidad y la seguridad de las vías.

“(Las variantes de población) no han sido concebidas para acceder al núcleo, sino para eludirlo a los efectos de tráfico de paso. Además, en estos nuevos trazados superpuestos y al servicio de la movilidad se diluye toda la complicitad histórica constatable en las carreteras rurales diseñadas sobre los antiguos caminos que, además de comunicación, dieron forma y carácter a la trama urbana.

Desde un enfoque meramente paisajístico, la construcción de variantes supone un cambio significativo en la relación visual con el núcleo, ya que éste muestra al nuevo recorrido una vista que antes estaba oculta y, por esa razón, en muchas ocasiones, la escena del núcleo suele presentar elementos distorsionadores. Mientras que la travesía –sobre la cual se configuró la trama urbana– muestra fachadas principales, las variantes, normalmente, descubren las traseras de las viviendas y barrios más o menos marginales de los pueblos, incidiendo negativamente en una cualificación escénica”.<sup>32</sup>

---

<sup>32</sup> Miguel Ángel Sánchez del Árbol, dir., et al., *Acondicionamiento paisajístico de los accesos a pequeñas poblaciones. Ensayo metodológico en el Valle de Lecrín* (Centro de Estudios Paisaje y Territorio, Consejería de Fomento y Vivienda, 2012):31

## LA RED DE COMUNICACIONES ACTUAL

### La polarización del territorio

Concentración de la población en las ciudades por industrialización. “España vivió hasta finales de los años setenta y principios de los ochenta un proceso de concentración de la población en las ciudades. En la mayoría de ciudades medias buena parte del crecimiento fue a costa de los municipios rurales vecinos.

Las migraciones hacia las ciudades pueden detectarse desde épocas remotas, pero fue durante el siglo XIX cuando los procesos de reestructuración territorial, con el despliegue de la línea de ferrocarril entre otras cosas, impulsaron el crecimiento de muchas ciudades capitales de provincia. A partir del decenio de los cincuenta del siglo pasado se aceleraron los procesos de crecimiento, llegando a un máximo durante los años sesenta y el principios de los setenta. Los cambios en la distribución espacial de la población afectaron a la organización de la red de asentamientos completándose el período de trasvase de población del campo a la ciudad”.<sup>1</sup>

Estos cambios que a partir de los 50 se producen por el paso de una sociedad agraria a otra industrial, suponen grandes cambios territoriales. A partir de la concentración y el crecimiento de las ciudades, se inician los fenómenos de dispersión territorial. “Uno de los de mayor incidencia ha sido la expansión residencial en toda su variedad de tipologías (edificación aislada, urbanizaciones, ampliación de los núcleos de población) y funciones (vivienda permanente, segunda residencia, alojamiento turístico); y con ella nuevas necesidades de infraestructuras y equipamientos”.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Joan Ganau Casas y Joan Vilagrasa Ibarz, “Ciudades medias en España: posición en la red urbana y procesos urbanos recientes”, *Mediterráneo económico*, nº 3 (2003):49

<sup>2</sup> García Cordón, de Meer Lecha-Marzo, y de la Puente Fernández, “Experiencias de análisis territorial y zonificación para la integración del desarrollo, el patrimonio y el paisaje en la ordenación del territorio”:95

### Las primeras vías de gran capacidad



4.7. A la izquierda, desarrollo tradicional en línea sobre una carretera convencional que pasa por los núcleos de población. A la derecha, esquema de autopista que deja fuera los núcleos de población Fuente: Coronado Tordesillas y Garmendia Antín, "Carreteras-planeamiento"

Las primeras carreteras de gran capacidad se construyen en Europa y Estados Unidos en las décadas de 1920 y 1930."En España, el equivalente a las autopistas europeas es el Circuito Nacional de Firms Especiales que se proyecta en 1926 (...). Este programa nacional pretendía la modernización de 7.000 Kms. de carreteras con el objetivo de desarrollar la actividad turística (paradores y albergues) y mejorar la seguridad de la circulación de los automóviles. En Andalucía incluía la carretera de la Costa, y las de Cádiz a Madrid, Bailén a Motril y Sevilla a Mérida".<sup>3</sup>

Los ingenieros en exclusiva se hicieron cargo del diseño de las vías de comunicación interurbanas, y los diseñaron con la lógica de la máxima eficiencia tiempo-recorrido y la seguridad, excluyendo de su planificación la relación con el entorno. El paso definitivo fueron las autopistas, que limitan definitivamente los accesos y, en consecuencia, incrementan el valor de estos enlaces, afianzando la polarización en torno a ellos.

Durante los años '60 y '70. La atención prestada por los instrumentos de planificación urbanística a las infraestructuras se centró en la mejora de la circulación de tráfico, especialmente el tráfico por carretera, según un objetivo de máxima eficacia de la red; la función espacial y morfológica la carretera se ignora esencialmente. El diseño era sectorial y se guió por criterios cuantitativos. En esta lógica, en los años sesenta y setenta, se diseñaron las primeras carreteras de circunvalación, a menudo sobredimensionadas, que produjeron una profunda fragmentación del territorio alrededor de la ciudad.

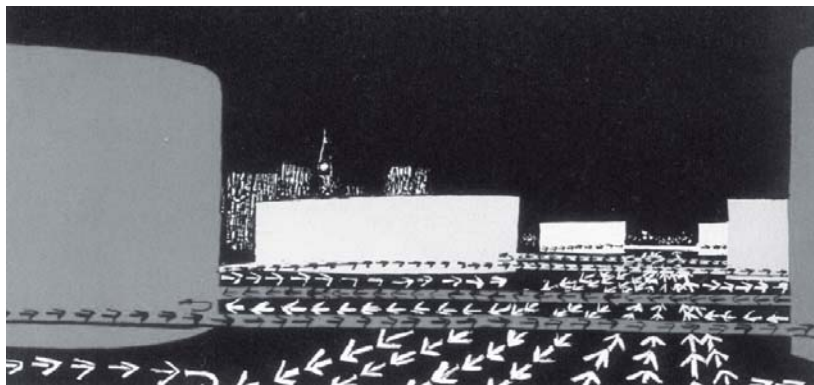
En el mejor de los casos, la atención del planificador intenta modificar el sistema 'radial' que caracteriza la conexión de muchos entornos urbanos y en especial de las áreas

---

<sup>3</sup> Zoido Naranjo, dir., et al., *Experiencia del paisaje, movilidad y red viaria*:157

metropolitanas, proporcionando una especie de sistema de carreteras 'en red', con el objetivo de aliviar la presión sobre las zonas centrales y dirigirla a los nuevos centros funcionales descentralizados, en correspondencia con los nuevos nodos de intercambio modal.

En cualquier caso, ya fueran líneas de infraestructura o nodos de intercambio (estaciones, aeropuertos, etc.), la inclusión en el contexto quedó resuelta simplemente con la tradicional 'área de respeto' que aísla la zona afectada, con la construcción de una especie de cerco alrededor de las obras de infraestructura.<sup>4</sup>



4.8. Diagrama de tráfico para la ciudad de Filadelfia, Louis I. Kahn 1951. Fuente: Antonio Juárez y Fernando Rodríguez, "El espacio intermedio y los orígenes del Team X", *Proyecto Progreso Arquitectura*, nº11 (2014):57

### Primeras autopistas

"A partir de los años 60, y acompañando a un proceso de tecnificación de arte de trazar y construir carreteras consecuencia de la visita de ingenieros españoles a EE.UU. de donde se importan las técnicas y conocimientos, comenzarán a construirse en España autopistas y variantes que restrinjan de manera efectiva el acceso. Esta técnica, hoy habitual, cambia de manera radical la relación de la carretera con el entorno (comenzaron los movimientos de rechazo y protesta frente a la construcción de carreteras y principalmente autopistas). Al tener el número de puntos de contacto con el territorio restringido, estas vías comenzarán a polarizar

---

<sup>4</sup> Sandra Camicia, coord., et al., "Guida alle buone pratiche per il paesaggio delle infrastrutture. Accessi ai centri urbani", PAYS.DOC Programa INTERREG IIIB (Regione Umbria, 2007)

de manera rotunda en el entorno de los enlaces, donde se une al siempre interesante hecho del cruce de caminos, la posibilidad de acceso la infraestructura de rango superior”.<sup>5</sup>

### **Vertebración territorial**

Con la llegada de la democracia, las administraciones públicas ven en la red de carreteras una oportunidad de intervención social: la vertebración de la región puede ayudar a eliminar desigualdades territoriales, al ofrecer a los habitantes de cualquier punto el mismo acceso a los centros económicos, políticos y administrativos, especialmente de la capital, Sevilla (fig. 4.9). Para esto se diseña una ordenación con grandes ejes viarios principales que atraviesan toda la comunidad autónoma. Esta planificación no se hace pensando en la relación con los núcleos urbanos, pero éstos se ven afectados porque los lugares por los que discurren esas grandes carreteras son muy atractivos, y las poblaciones tienden a acercarse a ellos para beneficiarse de las ventajas que supone esa cercanía.

“En los primeros años de régimen democrático, desde la Junta de Andalucía y el Estado, se entiende que las carreteras, además de ser soportes del tráfico terrestre son poderosos elementos de vertebración territorial que pueden contribuir a la disminución de los desequilibrios territoriales y sociales. De modo que la mejora de las comunicaciones se convierte en uno de los objetivos prioritarios de los gobiernos regional y central. (...) A finales de la década de 1970, desde la Junta de Andalucía, se plantea la necesidad territorial de vertebrar internamente la región mediante ejes longitudinales y transversales, encontrar una vía que estructurase internamente la Comunidad en sentido longitudinal, que diese identidad a la región y tuviese como referente a Sevilla capital. Es decir, que sirviera para potenciar a Sevilla como primera centralidad de Andalucía ya que se trataba del principal centro económico, político y administrativo de la región”.<sup>6</sup>

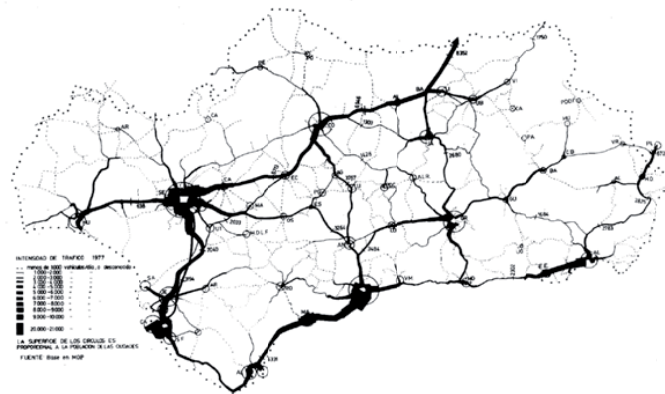
Estructurar el territorio, recorridos (fig. 4.10). “Muchos años después, en 1990, formula la administración regional el documento Bases para la ordenación del territorio de Andalucía, que tenía como una de sus prioridades estructurar la región mediante ejes de gran capacidad y facilitar el acceso a los transportes y los servicios a todos los andaluces con independencia del

---

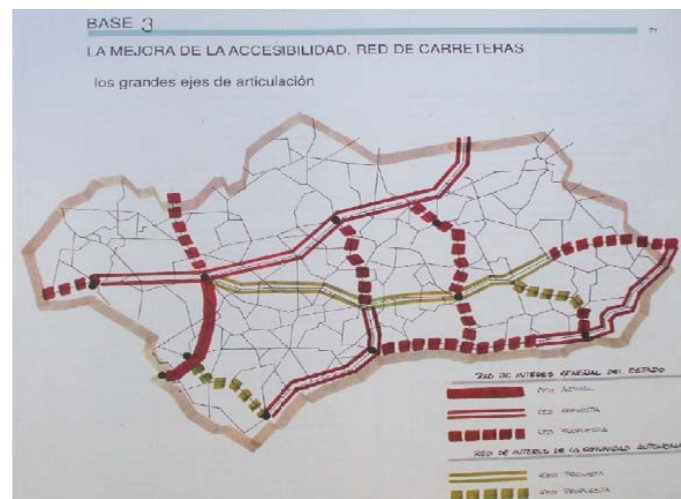
<sup>5</sup> Coronado Tordesillas y Garmendia Antín, “Carreteras-planeamiento. Algunas claves de la evolución histórica de una relación imperfecta”

<sup>6</sup> Domínguez Vela, “Carreteras y territorio. Formación de la red provincial de Sevilla (1833-1997)”.:164

lugar de nacimiento. En los dos casos, son ejes viarios principales que hicieron posible nuevas formas de recorrido del conjunto del territorio y nuevas miradas a sus paisajes".<sup>7</sup>



4.9. Mapa de intensidad de tráfico 1977. Fuente: MOP. Consultado en: Sergio Campos Sánchez, "Estrategias urbanas para las ciudades medias andaluzas" (tesis doctoral, Departamento de Urbanismo y Ordenación del Territorio, Universidad de Granada, 2012):510



4.10. Los grandes ejes de articulación territorial, 1990: en rojo red de interés general del Estado y en amarillo red de interés de la Comunidad Autónoma (línea continua red actual; doble línea red prevista; y trazos red propuesta). Fuente: Zoido Naranjo, dir., et al., *Experiencia del paisaje, movilidad y red viaria*:156

Este diseño pretende bordear las poblaciones para que no afecten a las carreteras, aunque sin considerar las alteraciones que supondrá la creación de estas vías en las poblaciones, que tenderán a acercarse a las vías y a sus enlaces.

<sup>7</sup> Zoido Naranjo, dir., et al., *Experiencia del paisaje, movilidad y red viaria*:157



“Tampoco se tienen en cuenta otros cambios relevantes, como las modificaciones de la estructura de las poblaciones, al alterar (cortar, desviar, cambiar) sus puntos de conexión con las vías de alta capacidad, etc. Estos cambios funcionales serán, sin embargo, claves en la futura ordenación del núcleo.

Una vez definido el trazado y construida la carretera por la administración correspondiente es de esperar la reacción del núcleo. Efectivamente, y gracias a la restricción de accesos, no se va a producir la colonización de la carretera, pero eso no quiere decir que el núcleo permanezca inerte. (...) Las carreteras, pese a restringir sus accesos, siguen teniendo un atractivo enorme. No se concibe un polígono industrial lejos de la autopista, sin relación visual. La vecindad, el efecto escaparate, parecen determinantes. Este efecto se hace todavía más nítido en el caso de centros comerciales, de ocio o terciarios que, inevitablemente, han de situarse en los nodos de las redes de alta capacidad pues viven de la alta accesibilidad (y visibilidad) por ellos proporcionada. Este fenómeno es evidente en la red de autopistas de cualquier área metropolitana”.<sup>8</sup>



4.11. Estado actual de la red de carreteras, y evolución de la de alta capacidad. Fuente: Instituto de Cartografía de Andalucía, “Cap. 57, La era de las autovías”, en *Atlas de la Historia del Territorio de Andalucía*

<sup>8</sup> Coronado Tordesillas y Garmendia Antín, “Las carreteras y el planeamiento. Una relación imperfecta”: 11-12



## RETOS DE LA MOVILIDAD

### Necesidad de adaptación al medio

“El acierto en la construcción de un territorio por y sobre la carretera, su paisaje que dicen algunos, depende de su adaptación al medio donde se insiere; lo que quiere decir a la morfología de ese territorio (orografía, topografía del corredor, recursos naturales, etc.), a las características del sistema de asentamientos urbanos que afecta y deforma, y a los requerimientos de uso de esa infraestructura que le plantea la sociedad a la que sirve.

Pues bien, tan importantes premisas están poco presentes en una práctica profesional que, más allá de las rotundas afirmaciones contenidas en sus proyectos y estudios de impacto, las ignora prácticamente, en un afán desmedido de aplicar estrictamente los parámetros especificados en las Instrucciones de Carreteras. (...)

Así pues, hablar de construcción de carreteras es hablar de creación y transformación del territorio de lo urbano. Y, por tanto, no puede pretenderse que los métodos con que se conciben y los parámetros con que se diseñan respondan a una lógica propia, desligada de esas consideraciones”.<sup>9</sup>

Necesidad de atención a las preexistencias. “Uno de los retos de la sociedad actual es el diseño de instrumentos de ordenación territorial que canalicen las nuevas dinámicas espaciales y formas actuales de ocupación del territorio, y al mismo tiempo respeten las pervivencias y patrones culturales del pasado”.<sup>10</sup>

### Límites del planeamiento

Tras constatar que estos fenómenos de polarización y dispersión de la urbanización asociados a las carreteras coinciden con una etapa de mucha regulación desde el planeamiento.

“Se intuye que la ‘espontaneidad’ en la polarización del crecimiento deriva, en muchos casos, del escaso papel del planeamiento local en el proyecto de las grandes infraestructuras, y de la ambigüedad o ausencia de planes supramunicipales que afronten un proyecto conjunto o integral del “espesor” de la carretera, siendo muchas veces los planes sectoriales de

---

<sup>9</sup> Manuel Herce Vallejo, “Carreteras para una movilidad equitativa”, *Revista Obras Públicas ROP*, n°3540 (febrero 2013):22

<sup>10</sup> García Córdón, de Meer Lecha-Marzo, y de la Puente Fernández, “Experiencias de análisis territorial y zonificación para la integración del desarrollo, el patrimonio y el paisaje en la ordenación del territorio”:94

infraestructura más condicionantes en el actual modelo de ocupación territorial que el propio planeamiento urbano, que más bien parece ir adaptándose a los cambios sufridos.

Pero al problema de las figuras o escalas de planeamiento adecuadas se suma, por otra parte, una falta de actualización del instrumental urbanístico para abordar el proyecto de las nuevas formas de ocupación territorial, en este caso de los crecimientos en relación con las infraestructuras arteriales.

Una tarea fundamental cuando, frente a la fragmentariedad del territorio contemporáneo, parecería que el espacio de la carretera deviene uno de los pocos elementos con capacidad estructurante, de conexión entre piezas urbanas discontinuas. Y cuando estas infraestructuras parecen haber superado su mero papel funcional de canalizador de flujos para convertirse en sí mismas en una nueva modalidad espacial del crecimiento urbano".<sup>11</sup>

### **Control de las infraestructuras, movilidad sostenible**

La necesidad de cambiar el modelo urbano. De Fariña Tojo:

"La verdadera revolución en la organización espacial de la ciudad ha venido de la mano de la sustitución del concepto de distancia por el de tiempo. Sustitución posible debido a la aparición del automóvil privado y al bajo precio de la energía. Esto sucede, básicamente, a partir de la Segunda Guerra Mundial y ha dado lugar a la formación de las ciudades metropolitanas organizadas de forma fragmentada, encapsulada, difusa o "sprawlizada". (...) Este crecimiento discontinuo tenía evidentes ventajas. La más importante era que todo el territorio entraba en el ámbito de posible crecimiento urbano. (...) El único problema era conseguir que ese suelo estuviera "bien comunicado". (...) Se estableció entonces un sistema mediante el cual primero había que asegurarse de que "lo público" construyera las infraestructuras necesarias para poder separar sin problemas el trozo de ciudad de la ciudad, para que luego el promotor (o peor todavía, el intermediario) se lucrara con la operación".<sup>12</sup>

---

<sup>11</sup> Vecslir Peri, "Paisajes de la nueva centralidad. Infraestructuras arteriales y polarización del crecimiento en la región metropolitana de Barcelona":4

<sup>12</sup> José Fariña Tojo, "Cambiar el modelo urbano", *Ciudades*, nº18 (2015):71



4.12. Desert Housing Block, Las Vegas, Nevada USA 2009. Autor: Alex S. MacLean. Fuente: [www.alexmaclean.com](http://www.alexmaclean.com)

Pérdida de diversidad urbana. “Las ventajas eran también para los residentes en los fragmentos. Viviendas más baratas, frecuentemente con un mayor contacto con la naturaleza, vecinos que eran clones unos de otros en gustos, capacidad económica y forma de ver la vida (desaparición de los marginales)”.<sup>13</sup> (fig. 4.12)

El funcionamiento de la ciudad global. La ciudad tradicional se caracterizaba por su función de intercambio y lo que la definía era su actividad de intercambio. Sin embargo con la mejora de los sistemas de comunicación, los tiempos y costes de los desplazamientos ya no son elementos críticos. Conexión a la red: “Fue así como los ámbitos de influencia comercial, industrial y de conocimiento de muchas ciudades se convirtieron en el planeta entero. Las ciudades y zonas urbanizadas ya no son quistes aislados en el territorio de superficie prácticamente inapreciable unidas entre sí por débiles cordones umbilicales en forma de vías de ferrocarril, carreteras o canales. Constituyen una verdadera red de una potencia realmente espectacular”.<sup>14</sup>

**Crisis, obsolescencia de lo disperso.** “La invención sucesiva de infraestructuras de servicios urbanos ha logrado imponer, periódicamente, nuevas necesidades sociales. La aceptación social de las nuevas infraestructuras ha sido enorme desde los inicios de la ciudad industrial. (...) En la actualidad, la apropiación o restricción de uso de redes de servicios comienza a asumir un rol que será relevante en la ciudad del futuro próximo, en la que habrán de

---

<sup>13</sup> Fariña Tojo, “Cambiar el modelo urbano”:72

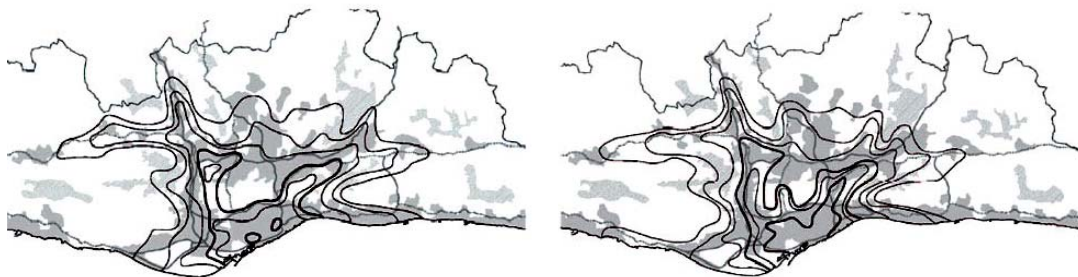
<sup>14</sup> Ibíd.

combinarse las necesidades de un nivel de dispersión nunca visto hasta ahora con unas limitaciones energéticas y ambientales que ya son obvias".<sup>15</sup>

Limitaciones energéticas y control ambiental. Recuperación del entorno.

"(Crisis del) funcionamiento de la ciudad fragmentada, que todos los expertos suponen que entrará en colapso cuando el tanto por ciento que cada familia destina a transportarse duplique el actual que está entre el 8% y el 15%. Todo esto nos encamina claramente a una reducción de los ámbitos de intercambio de las ciudades intentando relacionarlas con el territorio en el que están enclavadas. Esta recuperación del territorio, del entorno en el que funcionan, parece uno de los elementos claves en el funcionamiento eficiente de las ciudades (o áreas urbanas, el término no está muy claro) del siglo XXI. Se empieza a hablar de las bio-regiones, eco-regiones, regiones naturales".<sup>16</sup>

#### Movilidad equitativa



4.13. Los estudios de infraestructuras viarias intentan optimizar la conectividad en función del tiempo. Accesibilidad territorial región metropolitana de Barcelona, representación curvas isócronas cada 5 minutos: 1. antes de la red viaria olímpica, 1988; 2. en la red viaria olímpica, 1992. Se posibilita la incorporación de nuevas áreas de centralidad. Fuente: Herce Vallejo y Magrinyà Torner, *La ingeniería en la evolución de la urbanística*

Derecho a la movilidad. "Es más preciso hablar de movilidad equitativa más que de movilidad sostenible, que tiene connotaciones más de tipo ambiental. En la movilidad reside la capacidad de los ciudadanos de relacionarse, de trabajar, de formarse e informarse y, en general, de todo aquello que la ciudad le ofrece; en ese sentido en la realización del derecho a comunicarse y a moverse, reside gran parte de su condición de ciudadano".<sup>17</sup>

---

<sup>15</sup> Herce Vallejo, *El negocio del territorio: Evolución y perspectivas de la ciudad moderna*:33

<sup>16</sup> Fariña Tojo, "Cambiar el modelo urbano":76

<sup>17</sup> Herce Vallejo, "Carreteras para una movilidad equitativa":27





4.15. Plan Obús para Argel. Le Corbusier 1932-34. Fuente: Alonso García, artículo referido en el texto

En Argel, Le Corbusier propone construir un viaducto habitado elevado 100 metros, y bajo el que se construirán viviendas. Las vías elevadas para el tráfico de automóviles de los modelos teóricos representan la convivencia de la civilización maquinista con la naturaleza, y vinculan el mito de la velocidad con una especial percepción del paisaje; no por casualidad, las perspectivas que muestran la contemplación del paisaje desde esta posición privilegiada mientras se conduce subrayan su predisposición al deleite en la casi total ausencia de tráfico.<sup>20</sup> (fig. 4.15).

### Carretera como borde urbano

Carretera como límite del desarrollo urbano. “La variante colocada en el exterior de una ciudad establece un espacio de tensiones entre ella y la ciudad; y en la medida en que abre espacios antes incomunicados, o de mucha menor accesibilidad, está extendiendo expectativas de localización de actividades urbanas sobre ella”.

Desbordamiento del límite. “Pero no solo se limitan las tensiones a ese espacio entre variante y ciudad; lo más sorprendente es que por lo general el crecimiento de la ciudad desborda esa nueva carretera mucho antes de que aquel espacio se haya saturado (...). Frente a esta constatación, sorprende la frecuencia en la práctica de carreteras, e incluso en el planeamiento urbanístico, con que se entiende la nueva carretera como límite del crecimiento urbano, como separador de actividades urbanas y rurales”.<sup>21</sup>

---

<sup>20</sup> Eusebio Alonso García, “El espacio público en Le Corbusier. Evolución de su pensamiento y de sus estrategias formales”, (presentación Congreso Internacional *Le Corbusier, 50 years later*, Universitat Politècnica de València, 2015)

<sup>21</sup> Herce Vallejo y Magrinyà Torner, *La ingeniería en la evolución de la urbanística*:205



## Carreteras en red, polarización del territorio

El territorio se pone en valor según su posición relativa con respecto a las infraestructuras:

“El territorio creado no es neutro ni homogéneo en cuanto hace a la creación de expectativas urbanísticas; por el contrario: la construcción de nuevas redes de infraestructuras agudiza las diferencias espaciales; crea directrices de colonización del territorio, confiriendo un alto valor expectante a lo que es nuevo, y, paradójicamente, hace perder valor a espacios urbanizados que han quedado en posiciones relativas de menor accesibilidad o servicio respecto a la media.

Territorio que se expresa en una ciudad con múltiples centros, en constante sustitución de su jerarquía, entre los que se intercalan, sin casi solución de continuidad, áreas deterioradas, espacios rurales y lugares de asentamiento de alto nivel de renta”.<sup>22</sup>

Interrelaciones de elementos, importancia de los nodos (fig. 4.16). Teoría de Lynch:

“Las vías -elementos dominantes en muchas imágenes individuales y que pueden constituir un recurso principal de organización a escala metropolitana- se interrelacionan íntimamente con otros tipos de elementos. Los nodos de confluencia se producen automáticamente en los principales cruces y terminales, y por su forma deberían reforzar esos momentos críticos de un recorrido. A su vez, estos nodos no solo se fortalecen por la presencia de hitos (como ocurre en Copley Square), sino que ellos mismos proporcionan un marco que prácticamente garantiza la atención para cualquier marca de esta naturaleza. Asimismo, las vías no solo adquieren identidad y ritmo por su forma o sus confluencias nodales, sino también por las zonas que atraviesan, los bordes que recorren y los hitos colocados a lo largo de su extensión”.<sup>23</sup>

Definición de polarización.

“Se habla de un proceso de “explosión” de la ciudad, de una reciente y acelerada descentralización tanto de actividades como de población sobre el territorio. En las últimas dos décadas, a las anteriores modalidades de crecimiento (agregación, dispersión, procesos de transformación interna) se ha ido superponiendo progresivamente un nuevo orden “reticular”

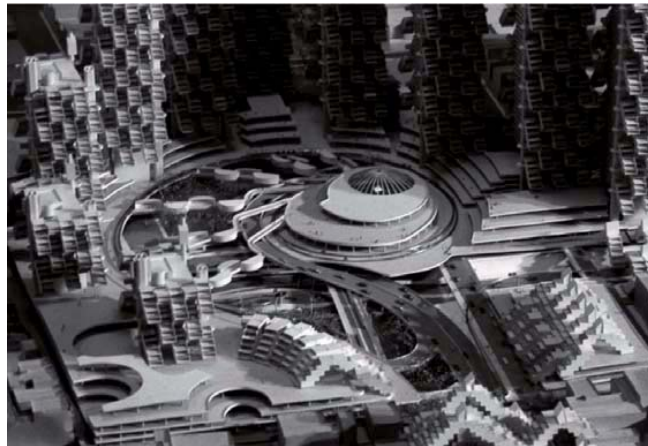
---

<sup>22</sup> Herce Vallejo, *El negocio del territorio: Evolución y perspectivas de la ciudad moderna*:30

<sup>23</sup> Lynch, *La imagen de la ciudad*:99

del crecimiento, basado en el desarrollo de la movilidad y las infraestructuras arteriales de transporte. Una lógica con características distintivas respecto de la tradicional relación infraestructura-crecimiento.

La búsqueda de accesibilidad y exposición visual, las nuevas sinergias entre actividades, y sobre todo, la autonomía de los crecimientos que encuentran en la red arterial de infraestructuras nuevos valores de centralidad diferentes a los de la ciudad compacta, resultan las principales características innovadoras de la polarización”.<sup>24</sup>



4.16. Lower Manhattan Expressway, New York City. Paul Rudolph, 1964. Proyecto de alternativa para la autopista que proponía la conciliación de la escala urbana de la ciudad y la escala territorial de la autopista a través de una tercera escala: la arquitectura urbana. Fuente: Romina Canna Skinner, “De cuando la autopista quiso hacer ciudad: Tres arquitectos en busca de la disciplina”, *Repensar Encamp* (Barcelona: LAU Laboratori Àrea d’Urbanisme, 2011):16-21



4.17. Edificio de oficinas Lolita, Madrid. Ábalos+Stenkiewicz, 2009. Fotografía José Hevia. Fuente: <http://abalos-sentkiewicz.com>

---

<sup>24</sup> Vecslir Peri, “Paisajes de la nueva centralidad. Infraestructuras arteriales y polarización del crecimiento en la región metropolitana de Barcelona”



## Las características innovadoras de la polarización

Para un acercamiento a los fenómenos de polarización, se tiene como referente principal el trabajo de Vecslir Peri en su tesis doctoral. Se intuyen al menos tres características básicas de estos crecimientos, que resultan innovadoras con respecto a la tradicional relación infraestructura-crecimiento de periodos anteriores:<sup>25</sup>

- En primer lugar, una relación diferencial con las infraestructuras viarias por accesibilidad y/o exposición visual.
- Otra de las características distintivas de la polarización es su manifestación, en las últimas dos décadas, a través de nuevas actividades. Aparición de usos innovadores
- Por último, y quizás la característica más importante de los crecimientos por polarización, es su nueva escala funcional y geografía de localización, cada vez más independiente de un núcleo urbano en particular.

Motores de la polarización. Son las dinámicas contemporáneas que dan origen o acompañan los procesos de polarización del crecimiento; Vecslir Peri las ha sintetizado como sigue:

- La organización “reticular” del territorio dada por el desarrollo de diversas redes de infraestructura y su creciente articulación con las nuevas tecnologías y sistemas de (tele)comunicación.
- Los nuevos patrones de organización y localización de las actividades en relación a las mutaciones en las formas de producción, distribución y consumo.
- El uso “alargado” del territorio (nuevas relaciones de movilidad y *zapping* urbano) y las transformaciones sociales y culturales (búsqueda de calidad ambiental o de vida, conductas de consumo y uso del tiempo libre, etc.)
- Las estrategias comerciales en la generación de los nuevos materiales urbanos: el lenguaje mediático, la tematización del paisaje y la percepción en movimiento.

La organización reticular del territorio. “Se contrapone el territorio areolar, organizado por principios de contigüidad física y definido por la noción de distancia al centro, a un territorio

---

<sup>25</sup> Vecslir Peri, “Paisajes de la nueva centralidad. Infraestructuras arteriales y polarización del crecimiento en la región metropolitana de Barcelona”

reticular, caracterizado por la conexión y la fragmentación, en el cual la noción de distancia está directamente relacionada a la velocidad de conexión a la red".<sup>26</sup>

Frente a lo fragmentario del territorio contemporáneo, "parecería que el espacio de la carretera deviene uno de los pocos elementos con capacidad estructurante, de conexión entre piezas urbanas discontinuas. Y cuando estas infraestructuras parecen haber superado su mero papel funcional de canalizador de flujos para convertirse en sí mismas en una nueva modalidad espacial del crecimiento urbano".<sup>27</sup>

---

<sup>26</sup> Concepto de Gabriel Dupuy, *El Urbanismo de las redes* (Oikos-Tau, 1998). Citado en: Vecslir Peri, "Paisajes de la nueva centralidad"

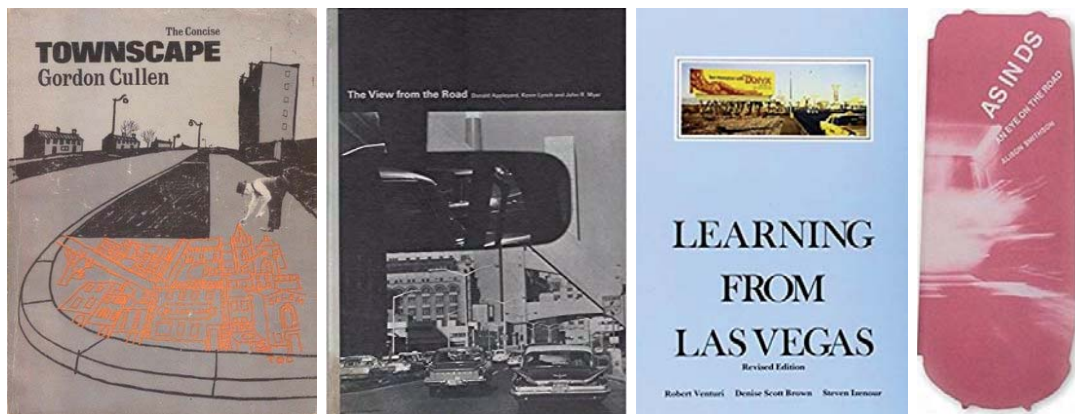
<sup>27</sup> Vecslir Peri, "Paisajes de la nueva centralidad"

### 4.3. LA CARRETERA COMO MIRADOR

#### ANTECEDENTES

Paisaje urbano. “Noción ligada a la psicología de la percepción y basada en la idea de que el observador puede obtener una imagen de la ciudad, que es susceptible de ser aprehendida, retenida y apropiable. La idea de paisaje urbano, como la de legibilidad e imaginabilidad, están vinculadas a las corrientes críticas con el funcionalismo”.<sup>28</sup>

Se trata de un grupo de autores que entre finales de los 50 y principios de los 60 intentan responder a la abstracción de la arquitectura del Movimiento Moderno, con propuestas que incorporan la experiencia perceptiva y sensorial.



4.18. Portadas de las obras de referencia que se citan; la fecha es de la primera edición original

- Townscape. Gordon Cullen. 1961
- The view from the road. Donald Appleyard, Kevin Lynch, y John R. Myer. 1965
- Learning from Las Vegas. Robert Venturi, Denise Scott Brown, y Steven Izenour. 1977
- AS in DS, an eye on the road. Alison Smithson. 1983

#### El paisaje urbano, de Gordon Cullen

A partir de un entendimiento del paisaje desde un punto de vista cultural, el paisaje como algo subjetivo, ‘lo que se ve’ no ‘lo que existe’: “Una vez que es posible deslindar el concepto ‘paisaje’ como un fenómeno cultural y no como un mero producto causal de la naturaleza o una construcción física, una vez que comprendemos que se trata de un fenómeno subjetivo,

---

<sup>28</sup> Sánchez de Madariaga, *Introducción al urbanismo, conceptos y métodos de la planificación urbana*

podemos empezar a plantear la idea de la ciudad como un lugar que, al ser capaz de provocar sensaciones estéticas y sentimientos afectivos, reclama la capacidad de ser interpretado como paisaje<sup>29</sup>. Javier Maderuelo cita el término de Cullen 'townscape' en el origen de lo que hoy llamamos 'paisaje urbano':

"Si ha resultado lento y difícil el proceso de generar el concepto paisaje en la cultura occidental, mucho más difícil ha sido el madurar la idea de paisaje en la contemplación del medio urbano, es decir, al enfrentarse el espectador con su mirada a esos escenarios artificiales surgidos de intereses políticos o económicos, cuando no de la mera voracidad especulativa sobre el valor del suelo o la edificación, lo que, en muchos casos, amputa a esos lugares, por su sordidez y monótona cotidianidad, la posibilidad de poder proyectar sobre ellos los estados de ánimo de un espectador que intenta contemplar la escena con desinteresada mirada estética. En realidad, el concepto de 'paisaje urbano' (...) está terminando de cuajar en nuestra cultura desde hace medio siglo, cuando a finales de los años cincuenta el arquitecto Gordon Cullen (1959) propuso el feliz término de townscape como título para uno de sus libros, dedicado al análisis de los fenómenos visuales, perceptivos y constructivos que ofrece la ciudad".<sup>30</sup>

El propósito del libro es exponer el arte del paisaje<sup>31</sup>. Para ello Cullen considera el espacio urbano como un artefacto susceptible de ser estudiado desde un punto de vista estético y de ser diseñado artísticamente. El libro recoge los principios subyacentes al diseño urbano, y cómo se pueden manipular los elementos componentes del paisaje urbano desde una visión artístico-estética de la ciudad.

Según Cullen, se define el paisaje urbano: "Una casa, un edificio del género que sea, que se alza aislado en medio del campo, podrá ser considerado como una obra arquitectónica más o menos agradable a la vista, pero pongamos media docena de edificios uno junto a otro, y comprobaremos que es posible la existencia de otro arte, perfectamente distinto del de la arquitectura. En el conjunto de las edificaciones se hallan presentes varios elementos cuya realidad es prácticamente distinta de los de la arquitectura e imposibles de encontrar en un

---

<sup>29</sup> Javier Maderuelo, "El paisaje urbano", *Estudios Geográficos*, vol.LXXI nº269 (2010):575-600

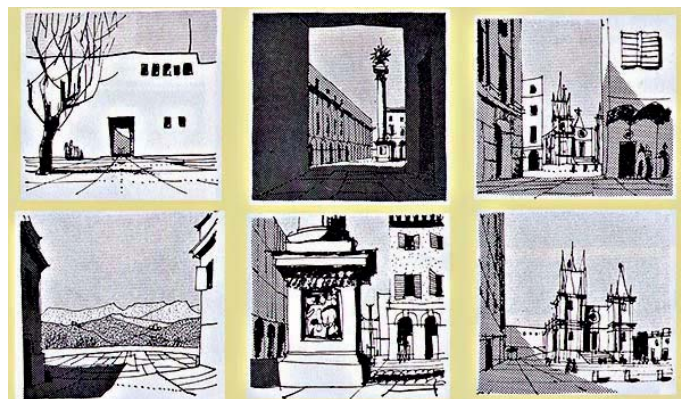
<sup>30</sup> *Ibíd.*:576

<sup>31</sup> Sánchez de Madariaga, *Introducción al urbanismo*

edificio aislado. (...) Si alguien me preguntara en qué consiste el paisaje urbano le respondería que, en mi opinión, un edificio es arquitectura y que dos edificios son ya paisaje urbano”.<sup>32</sup>

Como explica José Fariña: “La comprensión de ese nuevo elemento ‘paisaje urbano’ que surge de la relación entre edificios, calles, bancos, árboles, personas, coches, señales y pavimentos, se deriva de la facultad de ver, “*porque es precisamente por medio de la vista por la que podemos formarnos una idea del conjunto*”. Porque resulta que la visión no es solamente útil (por ejemplo, hace posible desplazarnos por el conjunto) sino que, además permite evocar recuerdos y experiencias. Es decir, emociones. Plantea que la reacción emocional ocurre mediante tres vías distintas: la Óptica, el Lugar y el Contenido”.<sup>33</sup>

- La Óptica se refiere al proceso mediante el cual los desplazamientos por un área urbana se producen en forma de revelaciones fragmentadas. Es lo que llama visión serial.



4.19. Visión serial, Cullen. Fuente: Cullen, *El paisaje urbano*

- Respecto al Lugar, los ámbitos (escenarios) nos producen una cierta sensación de identidad o empatía con lo que experimentamos cuando estamos en ellos: “Sitúese a un hombre en el borde de un precipicio de 150 metros y tendrá un extraordinario y vívido sentido de su posición; sitúese al mismo hombre en el fondo profundo de una gruta e, inmediatamente, reaccionará ante el hecho de sentirse encerrado”. Esta sensación es la que nos permite contraponer el ‘aquí’ al ‘allí’.

---

<sup>32</sup> Gordon Cullen, *El paisaje urbano: tratado de estética urbanística* (Barcelona: Blume, 1977)

<sup>33</sup> José Fariña Tojo, “Dos libros sobre paisaje urbano”, blog <https://elblogdefarina.blogspot.com.es/2014/05/dos-libros-sobre-paisaje-urbano.html>

- Respecto al contenido se refiere a la “construcción en sí de la ciudad: su color, escala, estilo, carácter, personalidad y unicidad”. El contenido, por tanto, viene caracterizado por su forma física (aunque también está relacionado con las emociones)

### **La percepción de la ciudad, Kevin A. Lynch**

Lynch enfocó sus investigaciones en la experiencia del usuario común del espacio, e intentó formar una visión coherente de la ciudad gracias a sus estudios sobre cómo percibe la gente la ciudad y cómo se desplaza por ella; enfatiza la percepción del espacio a través del observador, que pasa a ser protagonista, y es pionero en el trabajo con los mapas cognitivos.

“El urbanista estadounidense Kevin Lynch tratará de aportar una visión de tinte más científico y pragmático a través de la obra *The Image of the City* (1960). En este trabajo, Lynch abordará el tema de la ciudad desde una perspectiva radicalmente diferente a la desarrollada por los arquitectos de la ortodoxia moderna, priorizando la dimensión perceptiva y comunicativa de la ciudad frente a los criterios meramente utilitarios o funcionalistas. Lynch se centra así en la experiencia de recorrer la ciudad, en la percepción de la estructura urbana y de sus diferentes componentes, plasmándola a través de códigos y esquemas gráficos. Lynch explicará sus ideas haciendo uso de una notación o codificación propia a través de la cual registrará y analizará la configuración de diferentes sistemas urbanos. El autor abre así una nueva dimensión para la interpretación del orden urbano, subrayando la importancia de la percepción y la legibilidad de la ciudad, entendiéndolas a su vez como un factor clave para el correcto desarrollo de las actividades urbanas”.<sup>34</sup>

En una breve reseña sobre el libro de Sánchez de Madariaga: “Lynch se embarca en el estudio de la forma en que las personas perciben el espacio urbano. Para ello elabora una serie de categorías que explican cómo la gente estructura su percepción de las ciudades a través de elementos recurrentes – recorridos, nodos, bordes, hitos, distritos-, que el diseñador debe reforzar para mejorar la ‘imaginabilidad’ – equiparable a la legibilidad- del espacio urbano”<sup>35</sup>. En su obra posterior *La buena forma de la ciudad* (1ª ed. 1981) avanza sobre estos conceptos

---

<sup>34</sup> Jon Arteta Grisaleña, “El paradigma de la complejidad en el diseño arquitectónico y urbano” (tesis doctoral, Programa de Doctorado en Arquitectura, Universidad Alcalá de Henares, 2017)

<sup>35</sup> Sánchez de Madariaga, *Introducción al urbanismo*

planteados, y elabora una teoría normativa de la forma de la ciudad. Algunas ideas clave del libro:

'Legibilidad', definición:

*En este libro se examinará la calidad visual de la ciudad norteamericana y para ello se estudiará la imagen mental que, de dicha ciudad, tienen sus habitantes. Se prestará atención particularmente a una cualidad visual específica, a saber, la claridad manifestada o 'legibilidad' del paisaje urbano. Con esta expresión indicamos la facilidad con que pueden reconocerse y organizarse sus partes en una pauta coherente. (...) una ciudad legible sería aquella cuyos distritos, sitios sobresalientes o sendas son identificables fácilmente y se agrupan, también fácilmente, en una pauta global.<sup>36</sup>*

La imagen de la ciudad y sus elementos:

*Los contenidos de las imágenes de la ciudad que se han estudiado hasta aquí, y que son referibles a las formas físicas, pueden, para mayor comodidad, ser clasificados dentro de cinco tipos de elementos, a saber, sendas, bordes, barrios, nodos e hitos. Ninguno de los tipos de elementos aislados anteriormente existe en realidad en estado de aislamiento. Los barrios están estructurados con nodos, definidos por bordes, atravesados por sendas y regados de hitos.*

La introducción de los conceptos urbano-formales de senda, borde, barrio, nodo e hito ha tenido enorme influencia hasta hoy. *La imagen de la ciudad* inclinó el punto de vista perpendicular al terreno que dominaba las representaciones del planeamiento urbano mediante el uso de la perspectiva del peatón.<sup>37</sup>



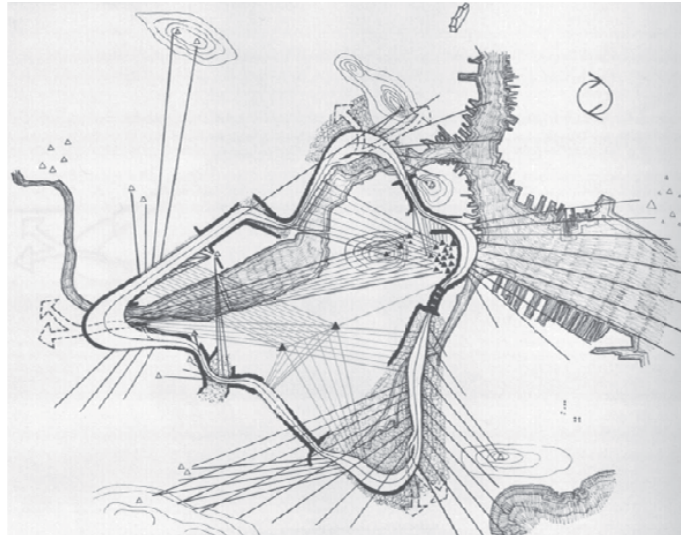
4.20. Principales elementos y sistemas que conforman el paisaje urbano. Fuente: Lynch, *La Imagen de La Ciudad*

<sup>36</sup> Kevin Lynch, *La Imagen de La Ciudad*. (Barcelona: Gustavo Gili 2015, 1ª ed. original 1960)

<sup>37</sup> Cristina Jorge Camacho, "De las instalaciones urbanas a las infraestructuras territoriales a través de sus métodos de representación", *Revista Urbano*, nº31 (2015):62



**The view from the road.** Atiende a las formas en que se percibe el espacio desde el automóvil; libro pionero en el estudio del paisaje desde la carretera. En el primer capítulo recoge las características de la percepción desde las infraestructuras viarias; en el segundo propone una metodología de trabajo, tanto para la toma de datos como para su representación gráfica, que desarrolla en los capítulos posteriores mediante un ejemplo.<sup>38</sup>



4.21. Análisis del viaje en una autopista existente. Espacio y diagrama de las vistas, sentido horario de recorrido. Fuente: Appleyard, Lynch, y Myer, *The view from the road*: 48

Según Vecslir Peri: “Kevin Lynch, uno de los precursores de este tipo de estudios, explora, como resultado de una serie de investigaciones sobre autopistas existentes y las reacciones de sus usuarios, una nueva forma de lenguaje gráfico para describir secuencias visuales desde la carretera, ensayando y sugiriendo pautas para el diseño de futuras infraestructuras. Para este autor, “...la experiencia de la conducción puede ser descrita como una secuencia mostrada a los ojos de una cautivada, algo temerosa pero parcialmente distraída audiencia cuya visión se filtra y dirige hacia delante”, una secuencia que debe ser “larga, reversible y capaz de ser interrumpida”<sup>39</sup>.

---

<sup>38</sup> Donald Appleyard, Kevin Lynch, John R. Myer, *The view from the road* (MIT Press, 1964)

<sup>39</sup> Vecslir Peri, “Paisajes de la nueva centralidad. Infraestructuras arteriales y polarización del crecimiento en la región metropolitana de Barcelona”



## Situacionismo (psicogeografía)



4.22. Paris y la aglomeración parisina, Chombart de Lauwe, 1952. 4.23. The Naked City. Guy Debord, 1957

Fuente: blog de diseño <http://j-hansen.de/gdp15/sample-page/4-explorative-game/>

Psicogeografía. Hace mapas compuestos por fragmentos de ciudades que se relacionan de forma aleatoria, no por su funcionalidad sino por su carácter emocional. Estos mapas no se corresponden con las referencias físico-espaciales. En el año 1952, Chombart de Lauwe realizó un estudio sobre París y la aglomeración parisina, donde exponía que “un barrio urbano no está determinado únicamente por los factores geográficos y económicos, sino por la representación que sus habitantes y los de otros barrios tienen de él”. Con un mapa hizo un estudio sobre el recorrido, a lo largo de un año, de una joven estudiante de clase media-alta en el distrito XVI de París, comprobando que su movilidad se reducía a un triángulo que situaba entre la escuela, sus clases de piano y su propia casa (fig. 4.22)

Nota situacionistas, en Ignasi de Solá-Morales. “Si algo caracteriza el modo de experimentar la ciudad por parte de los autores situacionistas es su radical voluntad de no poner límites, ni plan previo, ni jerarquía visual establecida sino sólo la subjetiva producción de una experiencia especialmente visual. Ausencia de límite previamente establecido”<sup>40</sup>. Esta actitud estaría contra las características de la ‘visión paisajista’ definida en el mismo artículo, “límites subjetivos a la mirada”.

---

<sup>40</sup> Ignasi de Solá-Morales, “Paisajes”, *Territorios* (Barcelona: Gustavo Gili, 2002):155

## Recorriendo el Strip de Las Vegas

“Aprender del paisaje existente es la manera de ser un arquitecto revolucionario. Y no de un modo obvio, como ese arrasar París para empezar de nuevo que proponía Le Corbusier en los años veinte, sino **de un modo distinto, más tolerante**: poniendo en cuestión nuestra manera de mirar a las cosas. La vía comercial, y en particular el Strip de Las Vegas desafía al arquitecto a asumir un punto de vista positivo, a no mirarlo por encima del hombro”. Así empieza *Aprendiendo de Las Vegas*, el simbolismo olvidado de la forma arquitectónica.<sup>41</sup>

Venturi, Izenour y Scott Brown, como otros autores a partir de los años 60, harán un discurso nuevo a partir de los principios en crisis del Movimiento Moderno y pondrán el foco en valores sociales atendiendo a los verdaderos intereses de la gente, entre los que estaban la percepción y la capacidad de representación de la arquitectura y de la ciudad<sup>42</sup>. Se cuestiona también la propia figura del arquitecto racionalista como figura capaz de cambiar el mundo, y se plantea el paseo en coche por el Strip de Las Vegas como una llamada a los arquitectos a acercarse a la cultura popular de su tiempo.

Las Vegas será elegida por ser una ciudad superficial y alejada del debate académico y la arquitectura culta que representa el movimiento Moderno, y ser representativa de la era de consumo en la que los arquitectos tienen que trabajar. La ciudad se analiza por tanto sin atender a consideraciones éticas, solo a sus posibilidades como emisora de mensajes, de símbolos: en los espectaculares y cambiantes rótulos que nos asaltan desde los bordes de la acera al coche cuando cruzamos el Strip, en esa arquitectura que cómicamente imita estilos del pasado que la gente puede reconocer, con los que puede establecer un contacto incluso emocional, está el valor de Las Vegas para los autores.<sup>43</sup>

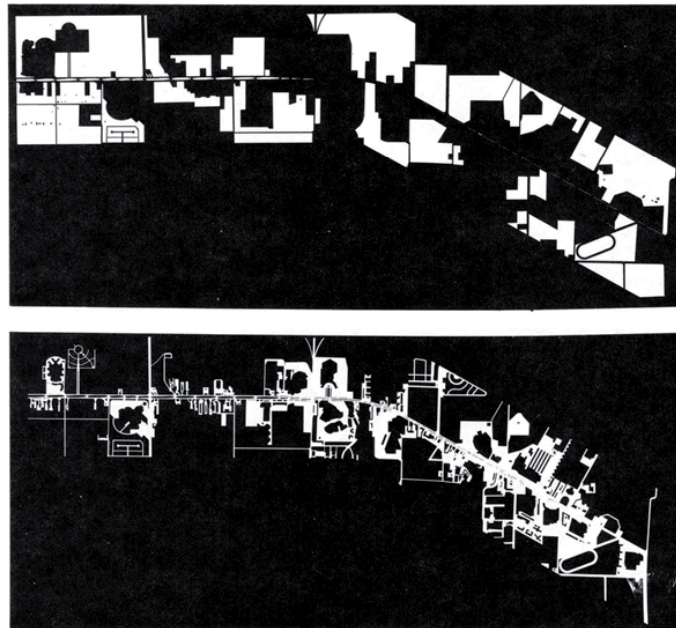
Se hace un análisis minucioso e innovador del Strip, probando nuevas técnicas de representación que intentaban reproducir lo complejo de esta nueva realidad (fig. 4.24). Una reproducción sensible de la ciudad, entendiendo la realidad y representando el paisaje urbano desde un enfoque casi pintoresco.

---

<sup>41</sup> Robert Venturi, Steven Izenour y Denise Scott Brown, *Aprendiendo de Las Vegas, el simbolismo olvidado de la forma arquitectónica* (Barcelona: Gustavo Gili 2004, 1ª ed. original 1977)

<sup>42</sup> Ignacio Senra Fernández-Miranda, “Learning from Las Vegas, reseña”, PPA Proyecto, Progreso, Arquitectura, nº8 (2013): 164-165

<sup>43</sup> Juan Alberto Romero, “Ornamento sin compasión: Robert Venturi en Las Vegas”, publicación digital <http://www.thelightingmind.com/ornamento-sin-compasion-robert-venturi-las-vegas/>



4.24. Análisis del strip, arriba 'Strip superior terrenos sin construir' (19.a), y abajo 'Asfalto' (19.b). Fuente: *Aprendiendo de Las Vegas*

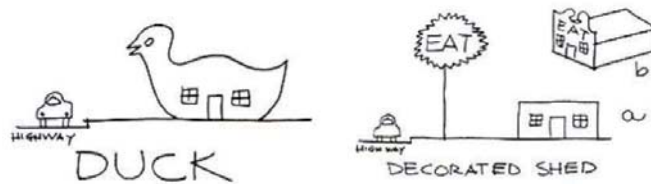
'La arquitectura del Strip', cita del texto. "Aparte de su carácter único es difícil encontrar alguna cualidad en esos casinos flameantes, pero así debe ser, pues la buena técnica publicitaria requiere la diferenciación del producto. Sin embargo, esos casinos tienen mucho en común, pues todos están bajo el mismo sol, en el mismo Strip y realizando funciones similares; difieren de los otros casinos y de los otros hoteles que no son casinos.

Un típico complejo de casino-hotel se compone de un edificio, lo bastante cerca de la autopista para ser visto desde la calzada situada al otro lado del aparcamiento, pero lo bastante lejos para dejar en medio vías de servicio, circunvalaciones y aparcamientos. Estos últimos, colocados delante, son un reclamo: tranquilizan al cliente sin ensombrecer el edificio. Es un aparcamiento de prestigio: el cliente paga. El grueso del aparcamiento, a los lados del complejo, da acceso directo al hotel pero sigue siendo visible desde la autopista. Rara vez el aparcamiento está detrás. Las escalas del movimiento y el espacio –propias de la autopista– están en relación con las distancias entre los edificios; gracias a que éstos están muy separados, pueden ser percibidos a gran velocidad".<sup>44</sup>

---

<sup>44</sup> Venturi, Izenour y Scott Brown, *Aprendiendo de Las Vegas*: 59

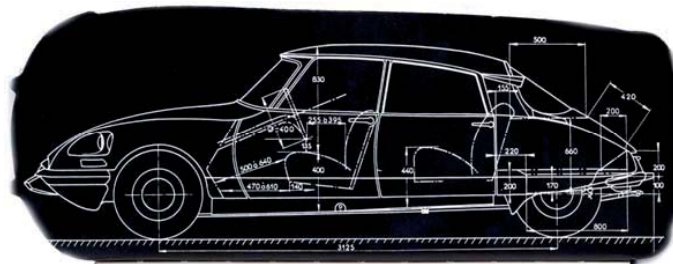
Se enfatiza la importancia de la capacidad comunicativa de la arquitectura, criticando los excesos formales en el diseño ('edificios pato') y defendiendo las arquitecturas simples que incorporan mensajes unívocos y directos a través de rótulos, signos u ornamentos (los 'tinglados decorados').



4.25. Edificio pato y tinglado decorado. Fuente: *Aprendiendo de Las Vegas*, figs. 75 y 76

### Smithsons

Antecedentes, ideas de densidad urbana. "Aceptar la dispersión que implica el concepto de movilidad y repensar los patrones de densidad urbana aceptados y la localización de las funciones en relación con los nuevos medios de comunicación".<sup>45</sup>



4.26. Citroën DS. Fuente: Smithson, *AS in DS*

**AS in DS: An Eye on the Road.** Se trata de un diario ilustrado de los arquitectos Alison y Peter Smithson, que documenta la ruta en coche desde su oficina de Londres hasta su vivienda de recreo en Fronthill, su Pabellón Solar de 1961. La mirada sensible de Alison Smithson (AS) resalta el contraste de su Citroën DS19 (AS in DS), aerodinámico y mecánicamente avanzado, con los pintorescos y seductores paisajes tanto urbanos como rurales: cita de la contraportada del libro: "In this diary – a passenger's eye on english roads in the 1970's – a sensibility to car movement has its beginnings".<sup>46</sup>

<sup>45</sup> Alison y Peter Smithson, 1959. Citado en: Juárez Chicote y Rodríguez Ramírez, "El espacio intermedio y los orígenes del Team X"

<sup>46</sup> Alison Smithson, *AS in DS: an eye on the road* (Delft University, 1983)

## LOS TRAYECTOS COTIDIANOS

En la relación de las infraestructuras con el paisaje siempre hay una doble problemática: la de la percepción del paisaje desde las infraestructuras, y la de la integración de las infraestructuras en el territorio y cómo minimizar su impacto. No nos ocuparemos de este segundo planteamiento, porque nos interesan las carreteras como recorrido de percepción, como parte del punto de vista del conductor habitual: punto de vista lineal, en movimiento (a velocidades elevadas), con recorrido continuo, y de uso masivo.

Cita de Zoido, sobre paisaje, movilidad cotidiana y red existente. “En el contexto europeo actual, en los espacios donde habita una parte mayoritaria de la población, un altísimo número de desplazamientos cotidianos (también mayoritarios) se producen sobre infraestructuras del transporte y concretamente (también en proporciones superiores) sobre vías urbanas, metropolitanas e interurbanas. En algunos estudios y publicaciones se ha empleado la expresión “movilidad obligada” para referirse a los desplazamientos laborales diarios, en las últimas décadas han desaparecido o siguen disminuyendo aspectos penosos del trabajo (esfuerzo físico, insalubridad, inseguridad...) aunque en general está aumentando el tiempo dedicado diariamente al desplazamiento laboral. Diversas causas de fondo (económicas y sociales) explican este hecho que formalmente se vincula sobre todo a la formación de aglomeraciones metropolitanas. Multitud de aspectos de gran interés intervienen en la calidad de vida de las personas que realizan diariamente estos viajes, el que aquí y ahora nos importa se refiere a uno de ellos que adquiere mayor significado en las sociedades más desarrolladas que han resuelto previamente otras cuestiones con posibles repercusiones inmediatas más negativas (coste del desplazamiento, confort de los vehículos, etc.) pero que adquiere antes o después una dimensión propia, la relación del viajero con el espacio que recorre cotidianamente. Los efectos más negativos en este sentido se están produciendo en los itinerarios metropolitanos, de más reciente aparición y, obviamente, menos formalizados en todos los sentidos”.<sup>47</sup>

**Simplificación del contacto entre observador y entorno**, cita Español Echaniz. “La relación entre el observador que se desplaza y el entorno que atraviesa ha evolucionado hacia una relación muy funcional y rápida pero también más aséptica, distanciada y despegada. En términos

---

<sup>47</sup> Zoido Naranjo, “Paisaje e infraestructuras, una relación de interés mutuo”

perceptuales, en el viaje urbano de hoy el paisaje, es decir, la percepción del entorno, se ha ido alejando y también simplificando. Al ganar velocidad, se asiste a un proceso de distanciamiento entre observador y paisaje. El medio, en este caso el complejo, variado y polifacético entorno urbano, se ha ido aplanando más y más para convertirse en una mera imagen bidimensional que se recorre con la vista desde un vehículo. Hay que decir que el recorrido visual, aunque de reconocimiento y autoafirmación de su ciudad, su barrio o el de otros, ya no es tan interactivo o envolvente como cuando se desplazaba a pie en otros contextos socioculturales. (...) La separación del paisaje y su simplificación es mayor cuanto más funcional es la vía que sirve al viaje urbano.

(...) Las necesidades de ordenación de accesos, circunvalaciones y entrada a la gran ciudad han generado una compleja red de infraestructuras que abarca también territorios de la corona urbana, libres de edificación, con establecimientos industriales, logísticos o comerciales. Son espacios sin identidad que se recorren de paso y donde la infraestructura es el principal referente paisajístico”.<sup>48</sup>

El diseño de secuencias visuales para un observador en movimiento, se enfrenta, entre otras cuestiones, al problema de una percepción cinemática que obliga a ver fragmentos de un contexto más que su totalidad.

### **Las nuevas necesidades de movilidad**

Movilidad de complejidad creciente, cita de Vecslir Peri. “Actualmente existen unos patrones de desplazamiento bien diversos del clásico commuting pendular de los años 60' y 70'. Se trata de una movilidad de complejidad creciente, en la cual los desplazamientos medios por ciudadano no solo tienden a aumentar en cantidad y radio, sino que, además, tienen cada vez más a menudo origen y destino en áreas de baja densidad y (por razones de mercado laboral y otras) son crecientemente irregulares”.<sup>49</sup>

Una movilidad más generalizada y compleja que da lugar a un uso extensivo del territorio, sobre el cual cada habitante dibuja sus propios itinerarios cotidianos. La organización espacial

---

<sup>48</sup> Español Echániz, “La recuperación del valor del paisaje urbano, una respuesta a la banalización desde las identidades del universo metropolitano”

<sup>49</sup> Vecslir Peri, “Paisajes de la nueva centralidad. Infraestructuras arteriales y polarización del crecimiento en la región metropolitana de Barcelona”



que surge entre otros factores para satisfacer las necesidades y deseos de una nueva sociedad, una 'sociedad archipiélago' caracterizada por la segmentación, el individualismo, la crisis de modelos y la ausencia de prácticas urbanas unitarias.

Nuevos comportamientos sociales, también de Vecslir Peri "(...) búsqueda de nuevos entornos laborales (pero también residenciales y de servicios), asociados a factores como la calidad de vida, que hasta hace pocos años parecían secundarios o muy subjetivos, y que actualmente contribuyen de manera decisiva en las decisiones de relocalización de actividades la relocalización y transformación de los espacios comerciales ligados a las nuevas formas de vida, las conductas de consumo y de empleo del tiempo libre".<sup>50</sup>



4.27. Vista hacia Sevilla desde la entrada este, en el puente de paso entre Santa Eufemia y Coca de la Piñera sobre la A-49. Autor: José María Rodrigo. Fuente: *Guía del paisaje histórico urbano de Sevilla*

**Consumo.** Para el ciudadano actual, la escasez de tiempo lo ha convertido en un objeto de consumo más. Ahora a la compra se añade necesariamente un componente lúdico, además del estrictamente funcional. La nueva oferta comercial responde a los cambios en las exigencias y hábitos del consumidor actual, entre los cuales se destacan:<sup>51</sup>

- el aumento en la capacidad de consumo,
- los nuevos roles y formas familiares (por ejemplo, la incorporación de la mujer al trabajo y el reemplazo de la tradicional compra diaria por una agrupada semanalmente),
- la dispersión residencial y el alto grado de movilidad privada,
- los cambios en el mundo laboral y la utilización del tiempo libre, etc.

---

<sup>50</sup> Vecslir Peri, "Paisajes de la nueva centralidad"

<sup>51</sup> *Ibíd.*

**Estrategias comerciales:** tematización del espacio urbano y percepción en movimiento. En el territorio contemporáneo, la búsqueda de nuevos espacios estratégicos y la generación de materiales urbanos inéditos responden, en gran medida, a las lógicas del mercado y las estrategias aplicadas para la captación de nuevos usuarios y consumidores. “Los nuevos espacios (shopping mall, theme park, áreas de gentrificación) son nuevas Disneyland capaces de atraer y fascinar a la gente induciéndolas al sueño y al consumo. Al mismo tiempo, por su capacidad de disponer de una amplia gama de códigos y lenguajes, son los espacios urbanos con mayores condiciones de interceptar la pluralidad de proyectos de autorrealización y deseos de una sociedad variada y fragmentada como la contemporánea”.<sup>52</sup>

**La variable de género en relación a la movilidad.** “Los datos empíricos concretos sobre tiempos de desplazamiento, acceso a vehículos privados y consecuencias para la movilidad femenina y, entre otras cosas, sobre la posibilidad de acceder a un empleo, presentan variaciones entre barrios, ciudades y países, pero las conclusiones son consistentes. Las mujeres, como resultado de sus múltiples responsabilidades, tienen unos patrones de movilidad más complejos que los hombres y además su acceso al vehículo privado es mucho menor. Las mujeres realizan movimientos de tipo poligonal, a diferencia de los hombres, que realizan movimientos predominantemente pendulares. Las mujeres son las principales usuarias del transporte público, encadenan más viajes, viajan por más motivos diferentes, recorren distancias más cortas, realizan una gran parte de sus desplazamientos en el entorno de la vivienda, y hacen muchos viajes acompañando a otras personas que carecen de autonomía personal”.<sup>53</sup>

---

<sup>52</sup> Giandomenico Amendola, *La città postmoderna. Magie e paure della metropoli contemporanea*. Citado en: Vecslir Peri, “Paisajes de la nueva centralidad”

<sup>53</sup> Inés Sánchez de Madariaga, “Infraestructuras para la vida cotidiana y calidad de vida”, *Ciudades*, nº8 (2004): 101-133



#### 4.4. LA MIRADA DEL CONDUCTOR



4.28. Fotograma de "Full day. View from the road". David Lynch, 1958. Documental 2'52", dentro de sus estudios sobre percepción de la ciudad. Fuente: <https://www.youtube.com/watch?v=xP3maTrQZXE> (consultado 05/06/2016)

#### EL OBSERVADOR

Valor del paisaje entendido como vínculo del observador con su entorno.

"En esta capacidad de interpretación y codificación del entorno reside además la clave de la relación entre paisaje y calidad de vida, puesta de manifiesto por el Convenio Europeo del Paisaje, pues dicha capacidad constituye el medio fundamental por el cual los seres humanos, implícita o explícitamente, establecen vínculos con los espacios que habitan o que conocen. Por esta vía y a partir de distintas experiencias (viajes, estancias, movilidad cotidiana...) se trascienden las relaciones meramente utilitarias con el entorno y se entra en el territorio de la interacción creativa entre el ser humano y su espacio vivido. De este modo, los seres humanos lo hacen suyo e interiorizan sus valores paisajísticos, desarrollando una relación afectiva y un compromiso ético. Se trata de vínculos que, en la presente situación de desarrollo social y

político, requieren de una acción pública que los proteja y fomente, en la medida en que son un aspecto muy relevante de la calidad de vida y de los derechos de la ciudadanía”.<sup>54</sup>

Alcance del paisaje como interpretación compartida por la comunidad. “Por otra parte, esta perspectiva tiene una especial relevancia, pues nos muestra cuál es el fundamento último y el alcance de la sensibilización paisajística. Si todos compartimos la capacidad de interpretar, codificar e interiorizar el entorno que nos rodea, y ello incide en la formación de actitudes de aprecio y respeto al paisaje, la sensibilización adquiere un valor estratégico: a través de ella es posible, en última instancia, fomentar el desarrollo de compromisos éticos entre seres humanos y marcos vitales”.<sup>55</sup>

## LA PERCEPCIÓN

- Percepción, def. RAE: (2) Sensación interior que resulta de una impresión material hecha en nuestros sentidos.

Nogué nos da una descripción sencilla y clara de los mecanismos relacionados con la percepción: “En todo proceso de percepción entran en juego, como mínimo, tres fases estrechamente interrelacionadas, aunque claramente diferenciables: la experiencia sensorial, la cognición, y la evaluación o preferencia. La primera se refiere al papel de nuestros sentidos en la captación del entorno; la cognición comprende todo el conjunto de procesos a través de los cuales estructuramos la información que reciben nuestros sensores; la percepción comprende, finalmente, una fase evaluativa, referida a nuestras actitudes y preferencias en relación con lo aprehendido y estructurado previamente. (...)”

La percepción del paisaje está influenciada, por tanto, por las propias características fisiológicas del ser humano, por su carácter y personalidad, y también por las representaciones colectivas (sociales y culturales) que los grupos humanos se hacen de su entorno”.<sup>56</sup>

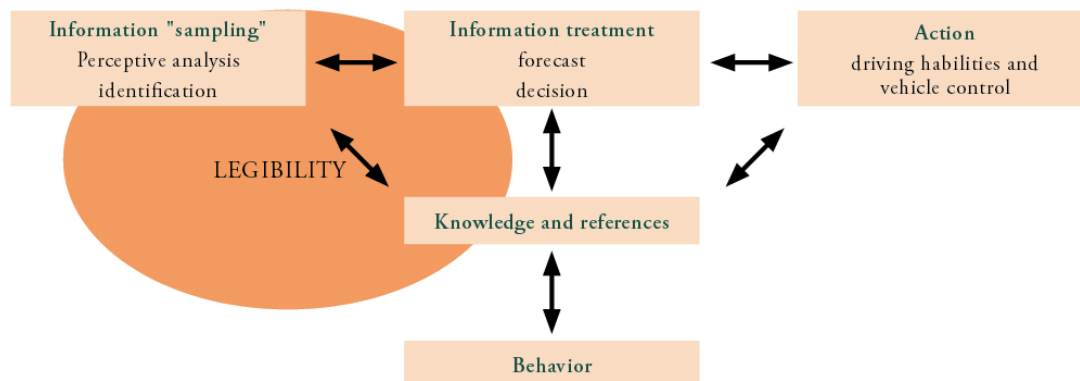
- Percepción como acto individual. Singularidad biológica y psíquica; incluso para un mismo individuo, la percepción del paisaje puede variar según la edad o el estado de ánimo.
- Percepción colectiva del paisaje. Perspectiva cultural y simbólica, y perspectiva social.

---

<sup>54</sup> Zoido Naranjo, dir., et al., *Experiencia del paisaje, movilidad y red viaria*: 33-34

<sup>55</sup> *Ibíd.*

<sup>56</sup> Joan Nogué, “Turismo, percepción del paisaje y planificación del territorio”, *Estudios Turísticos*, nº115 (1992): 46



4.29. Actividades mentales relacionadas con la percepción del conductor. Fuente: *Landscape and road legibility*:9

### La percepción visual del conductor

Vistos los procesos que completan la percepción (experiencia sensorial, cognición, y evaluación), puede entenderse que para un entorno determinado, la percepción será diferente según los observadores y las circunstancias en las que estos se relacionan con él.

El conductor en general debe poner su atención en las condiciones de la carretera, pero sus sensaciones serán diferentes si se trata de un viaje nuevo o si se mueve dentro de su entorno cotidiano. En cuanto a las condiciones de la carretera y el tráfico, la atención se tiene que fijar en planos más lejanos cuando aumenta la velocidad del desplazamiento, y el ángulo de visión entonces es más estrecho<sup>57</sup>; esta conducción limita la relación del conductor con su entorno. Los acompañantes no tienen que prestar atención a la conducción, por lo que su percepción durante el viaje está menos condicionada.

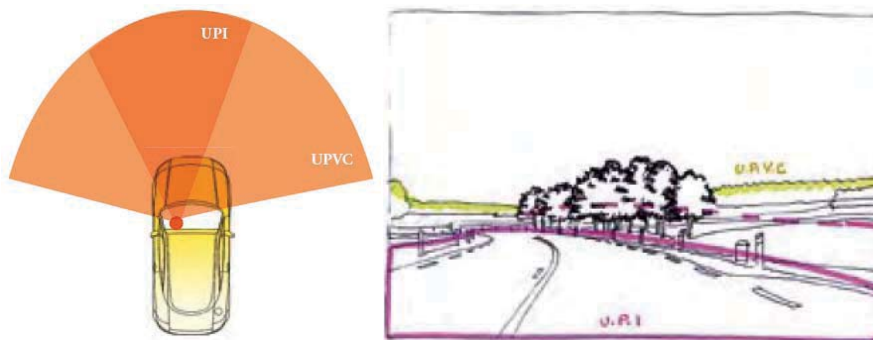
Centrados en la percepción visual del conductor, podemos distinguir dos niveles de definición:<sup>58</sup>

<sup>57</sup> Román Fernández-Baca Casares, Silvia Fernández Cacho y Pedro Salmerón Escobar, dir. *Guía del Paisaje Histórico Urbano de Sevilla* (Sevilla: Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico, 2015): 331

<sup>58</sup> Sétra, *Landscape and road legibility. Some ideas for an approach that brings together road safety and landscape* (Sétra, service d'Études techniques des routes et autoroutes, 2006)

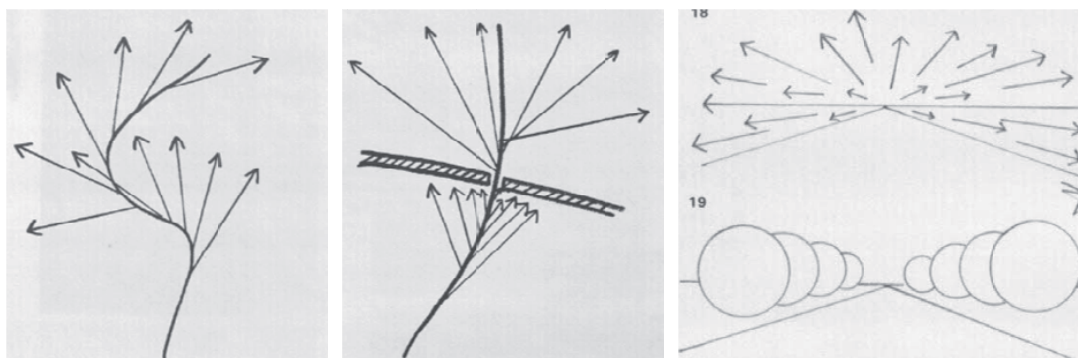
Es una guía del Ministerio de Transportes francés que da indicaciones sobre cómo intervenir en el paisaje (sobre todo natural) en el entorno inmediato de las carreteras, para mejorar su legibilidad y conseguir una conducción más segura; método 'Landscape and legibility'

- Un primer nivel es la unidad de percepción visual del conductor (UPVC), que es un todo homogéneo percibido por el conductor que viaja, el campo visual total del conductor. Tiene un horizonte frontal moderadamente ancho e incluye la legibilidad total del trayecto, y elementos laterales del entorno a una escala intermedia (entorno viario, y espacios laterales). Proporciona la sensación de continuidad al viaje.
- El segundo nivel de definición corresponde a una mayor exigencia de atención en la actividad de conducir, la unidad de percepción de la infraestructura (UPI). Esta es la unidad de donde el conductor obtiene la información necesaria para conducir; corresponde a una visibilidad y legibilidad estrechas (márgenes, curvas, marcas de carretera, espacios laterales), con el horizonte del camino como punto focal). El horizonte se mueve al mismo tiempo que el vehículo, lo que hace un efecto de tubo. Permite al conductor anticipar en el corto plazo (aceleración, desaceleración, frenado) e implica la interacción directa del conductor con la carretera.



4.30. Niveles de percepción: unidad de percepción visual del conductor (UPVC) y unidad de percepción de la infraestructura (UPI). Fuente: *Landscape and road legibility*: 14-15

El primer nivel UPVC es el que permite al conductor relacionarse con el entorno de la carretera, más allá de la funcionalidad estricta del desplazamiento. Pero en cualquier entorno el peso de esta visión de conjunto tiene que disminuir a favor de una atención más exigente UPI cuando se aumenta la velocidad o aparecen otras dificultades de la conducción. Esto ha sido un cambio importante en la relación del conductor con el paisaje, ya que las carreteras permiten en general velocidades muy altas, que solo disminuyen ya dentro de los núcleos urbanos consolidados. Los espacios intermedios y de aproximación a las ciudades, en los que ya empezamos a construir las primeras imágenes que asociamos a lo urbano, se recorren en condiciones de conducción muy exigentes, lo que no permite una relación fácil del conductor con el conjunto.



4.31. Gráficos en relación a formas de dirigir la atención en un trayecto (izq. y centro), y la sensación de movimiento (drcha). Fuente: Lynch, *The view from the road*

Profundidad del campo de visión. “Respecto a la experiencia de la extensión espacial en sí misma, nuestros ojos no son capaces de ver todo en un único campo visual al mismo tiempo. La claridad de un objeto a una cierta distancia es sólo acentuada a expensas de desfigurar los objetos que están a más distancia. (...) La eficacia de nuestro órgano de la visión es tan limitada que incluso los objetos que se nos presentan a distancias similares están más allá de nuestra capacidad de ser aprehendidos de una vez”.<sup>59</sup>

Sin embargo en situaciones que nos son familiares esta limitación puede matizarse: “Exceptuando los objetos que nos son familiares a través de la experiencia, los elementos visuales que percibimos en un instante se limitan a unos pocos”. Un observador puede llegar a registrar con mayor precisión su campo de visión cuando se mueve en entornos conocidos, que ante situaciones nuevas.

### Condiciones asociadas a la conducción

Las condiciones asociadas a la conducción forman parte de la percepción del conductor, en cuanto que cambian su actitud frente a la carretera según la atención precisa y los posibles conflictos.<sup>60</sup>

El concepto de ‘restricción’ está relacionado con interferencias causadas por reglas de conducción, tráfico denso, un trazado difícil del trayecto, u otras características específicas de las infraestructuras a las que el conductor debe adaptarse para evitar estar expuesto a un

<sup>59</sup> Amos Ih Tiao Chang, *El Dao de la Arquitectura* (Granada: Colección de estudios asiáticos, ed. Comares, 2011): 43

<sup>60</sup>: Sétra, *Landscape and road legibility*: 17-18

riesgo excesivo. Por su parte el concepto de 'confort' está relacionado con el bienestar proporcionado por una percepción amplia del entorno de la carretera, que proporciona al conductor una mayor libertad.

En la aproximación a los núcleos urbanos a través de vías de alta capacidad, podemos definir en general tres zonas con exigencias diferentes.<sup>61</sup>

- Primero una zona rural cómoda, con carreteras rectas con curvas anchas y una superficie relativamente plana. Proporciona al conductor un paisaje abierto, claro, con vistas en perspectiva lejanas en la línea de la carretera y sensación de seguridad en la conducción.
- En algunos casos el entorno sigue sin ser urbano, pero cierra el campo de visión. Se conforma un paisaje cerrado que prácticamente no permite visión de conjunto, sin posibilidad de una perspectiva lejana. Normalmente estas situaciones están relacionadas con dificultades en el trazado de las carreteras: curvas, pendientes, alineación, intersecciones, etc. La conducción requiere más atención, por lo que normalmente la velocidad se controla de forma natural.
- Y secciones urbanas, en las que el entorno está más o menos densamente urbanizado en longitudes significativas. Los edificios pueden ser inmediatamente adyacentes a la carretera o no; suele haber intersecciones complejas relativamente cerca entre sí (<1000m); las condiciones de equipamiento y diseño de la carretera tienen carácter urbano (alumbrado público, publicidad, tratamiento de bordes de carreteras, etc.). En conjunto, estos elementos informan a los conductores de una zona donde existe un alto potencial de conflictos.

Muy relacionada con la percepción del entorno inmediato a la carretera por parte del conductor está la seguridad vial. En estudios que relacionan estos dos campos percepción del entorno y seguridad, se recomienda construir el ritmo: se deben identificar y hacer hincapié en la importancia de lugares donde se rompe la monotonía, y tener en cuenta la longitud de la sección del paisaje para evitar los efectos de la persistencia de la imagen. El ritmo ideal sería un ciclo de alternancia entre secciones 'restringidas' con otras 'cómodas'.

---

<sup>61</sup> Sétra, *Landscape and road legibility*

## LA REPRESENTACIÓN DEL MOVIMIENTO

### Futurismo

Desde principios del siglo XX, la velocidad será una de las características que definen a la modernidad y como tal se incorpora al arte. Así en el Manifiesto Futurista (1909) se realiza una apología de la belleza de la velocidad, de lo fugaz, de lo efímero, de lo contingente, frente a la estética de lo sublime, lo grandioso y lo eterno como sinónimo de la belleza estática anterior.<sup>62</sup>

*IV. Declaramos que el esplendor del mundo se ha enriquecido con una belleza nueva: la belleza de la velocidad. Un automóvil de carrera con su vientre ornado de gruesas tuberías, parecidas a serpientes de aliento explosivo y furioso... un automóvil que parece correr sobre metralla, es más hermoso que la Victoria de Samotracia.*

Primer manifiesto futurista, 1909

Una estética inspirada en el dinamismo, la velocidad y la tecnología derivadas del nuevo entorno industrial. Las imágenes descompuestas, superpuestas o simultáneas podían expresar a la perfección el movimiento y la velocidad.



4.32.1 Umberto Boccioni, Simultaneous visions, 1912.

Fuente: <https://www.wikiart.org/en/umberto-boccioni/simultaneous-visions-1912>



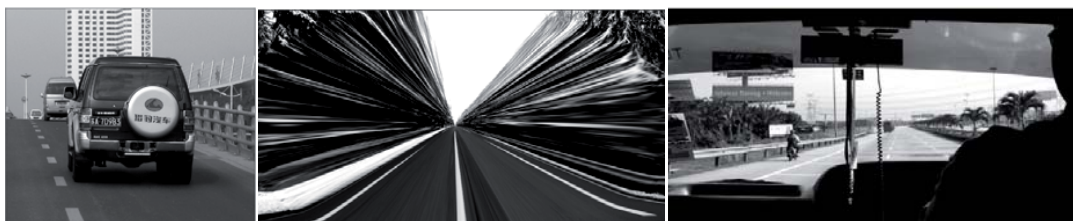
4.32.2 Kazimir Malevich, El afilador de cuchillos, 1912. Se reproduce la rotación constante de la piedra de afilar, y los movimientos del trabajo. Fuente: <https://www.wikiart.org/en/Search/malevich%20knife>

---

<sup>62</sup> Zoido Naranjo, dir., et al., *Experiencia del paisaje, movilidad y red viaria*: 155



## Imagen-movimiento



4.33. El movimiento durante la conducción. Fuente: Iain Borden, "Driving at speed: urban experience and the automobile"

- Lo que está en movimiento parece inmóvil. *Nanjing* (2005)
- Lo que no está en movimiento parece móvil. *Road near Nurburgring, Germany* (2004)
- El parabrisas funciona como un marco. *Malaysia* (2004).<sup>63</sup>

Búsqueda de una representación adecuada para el paisaje que se percibe desde la carretera.

"La representación contemporánea del paisaje urbano se esmera en mostrar, con una aparente objetividad legitimada en la técnica, una ciudad que se construye por la suma de instantes no privilegiados o decisiones en apariencias no tomadas. Esta mirada puede multiplicar y expandir sus posibilidades de documentación al asumir los recorridos ahora permitidos por las frecuentes redes de autopistas que cruzan el territorio urbano, y la experiencia visual que está implícita en esos recorridos. En este contexto se ha propuesto un nuevo tipo de imagen fotográfica, apropiada para complementar otros tipos de representaciones de la autopista en la ciudad. La larga exposición de la *imagen-movimiento* hace invisible lo que en la imagen fija suele captar la atención: las texturas, objetos y detalles, los textos legibles. A la vez, hace visible y le da jerarquía a las estructuras y órdenes que, aunque subvalorados, colaboran más en la percepción de atención parcial y fragmentada del recorrido por la vía. Líneas difusas, manchas de color que se funden en su paso por el campo visual, cerros y edificios lejanos, vehículos fantasmales o avisos que se agigantan en su paso sobre el vehículo. Estos elementos componen una imagen que puede dar cuenta y ser síntesis de lo visto. Corresponde más a una imagen ambiental general, a un carácter del paisaje, que a un inventario visual detallado".<sup>64</sup>

---

<sup>63</sup> Iain Borden, "Driving at speed: urban experience and the automobile" (trabajo de investigación, publicación digital, 2006): 12-14

<sup>64</sup> José Ignacio Vielma Cabruja, "La fotografía y el paisaje del movimiento en la autopista urbana", *Arte, Individuo y Sociedad*, nº27 (2005): 133-149





4.34. Estudio de la imagen-movimiento en la representación de un trayecto de la Autopista Costera Norte, en Santiago de Chile. Secuencia de imágenes fijas como referencia y comparación con secuencia de imágenes-movimiento. Autor: José Ignacio Vielma. Fuente: artículo que se cita en el texto

## 4.5. CARRETERAS Y PAISAJE

### LA RELACIÓN DEL CONDUCTOR CON EL PAISAJE

#### La actitud del observador

La actitud del observador con respecto al entorno en el que se desplaza, condiciona también su percepción y su relación con los paisajes. Se plantean cuatro actitudes ante el paisaje de los usuarios de la carretera.<sup>65</sup>

1. La actitud propia del usuario cotidiano: es la actitud obligada y rutinaria de quien recorre de forma reiterada y cotidiana su espacio vivido. Implica utilizar la red de carreteras con el fin de unir lugar de residencia, lugar de trabajo y otros lugares especialmente frecuentados. En este contexto, la familiaridad con esos recorridos, generalmente de corta duración, lleva a la memorización de secuencias visuales, si bien con un grado de intensidad variable.
2. La actitud propia del transeúnte. Al igual que la anterior, es una actitud utilitaria o práctica, pero con la diferencia de que los recorridos transcurren fuera del espacio cotidiano. (...) aunque no estemos ante una actitud desinteresada, sí existe una cierta receptividad ante el paisaje, sobre todo ante los que tienen gran potencia visual y espectacularidad en el contexto de recorridos de larga duración.
3. La actitud propia del visitante que recorre el paisaje en su tiempo de ocio persiguiendo un disfrute y un enriquecimiento personal. Contempla algunos paisajes de forma panorámica y se interesa por determinados elementos naturales o culturales (...).
4. Finalmente, existe una cuarta actitud, más intensa paisajísticamente, que cabe denominar holística o integradora, propia de las personas con apertura y sensibilidad al conjunto de valores paisajísticos de un ámbito determinado. (...) aspira a entender de un modo integrado y totalizador sus atributos y cualidades, así como el significado de conjunto que conforman. Es una actitud claramente minoritaria (...) que está relativamente extendida en relación con el espacio vivido propio y cotidiano, de forma que, al vivir en un lugar durante un período prolongado de tiempo, se llega con frecuencia a comprender en profundidad sus atributos, cualidades y componentes (...). Lo que resulta minoritario es el ejercicio de esa capacidad

---

<sup>65</sup> Zoido Naranjo, dir., et al., *Experiencia del paisaje, movilidad y red viaria*: 68-69

ante paisajes no cotidianos. Pero esto no significa que este ejercicio no sea posible (...). De hecho puede afirmarse que el fomento de esta capacidad es uno de los objetivos fundamentales de la sensibilización paisajística.

## El paseo

Características de un observador que se mueve a pie o en bicicleta.

Es la forma más igualitaria (en cuanto no excluyente) de relacionarse con el entorno. Los paisajes que se pasean, más allá de su utilidad práctica, permiten su disfrute sensorial y estético. Este tipo de desplazamiento, por su ritmo pausado y la proximidad al entorno, permite un acercamiento sensorial a la ciudad (olores, sonidos, gente, viento). “Así, andando y en bicicleta no sólo se puede ver, sino también interactuar en primera persona con la ciudad y sus ciudadanos”.<sup>66</sup>

Ritmo de la marcha. “Permite un conocimiento detallado de los espacios recorridos a diferentes escalas espaciales y temporales (...). En este proceso de interacción con su entorno el caminante interpreta el espacio recorrido, identificando en primera instancia los elementos que lo dotan de inteligibilidad: hitos, límites, zonas homogéneas”<sup>67</sup>. Las condiciones de la marcha pueden ser modificadas según la voluntad del sujeto que pasea.

“En esta experiencia sucede que la atención no es siempre uniforme, las escenas recorridas despiertan una atención desigual, quedando en la memoria una impresión abstracta que se puede recordar, describir, interpretar o verificar y se configura bajo la forma de un relato”.

Caminar como actividad social: “permite a los individuos identificarse, por medio de una experiencia emocional compartida, con los mismos lugares, generándose así un sentimiento de aprecio que deviene en muchos casos en compromiso ético”.<sup>68</sup>

En relación a experiencias actuales (ciclo-turismo, senderismo, etc.). “Se redescubre el caminar como fuente de estímulos y la lentitud como un modo de percibir la belleza del camino en sí; esto es, la extensión del paisaje en sus márgenes y sus detalles. Se trata de una visión

---

<sup>66</sup> Pintos Martín, dir. fac., et al., *Ambientes, ventanas y miradas en paisajes de Andalucía y Marruecos* (Sevilla: Junta de Andalucía, Consejería de Medio Ambiente, 2007):12

<sup>67</sup> Zoido Naranjo, dir., et al., *Experiencia del paisaje, movilidad y red viaria*: 44-45

<sup>68</sup> *Ibíd.*

estética de la naturaleza asociada a una emoción vivencial enriquecedora y agradable que aporta calidad de vida, en línea con los postulados del Convenio Europeo del Paisaje (...). Se asiste, en las últimas décadas, a la recuperación de caminos históricos, cañadas reales y vías verdes en un proceso que, en España, implica a las distintas administraciones del Estado".<sup>69</sup>

### **La movilidad contemporánea y el acceso al paisaje**

Características de un observador que se desplaza rápido, en un vehículo. Una vez fijados origen y destino, los usuarios pierden su autonomía sobre el viaje porque deben adecuar su conducción a las normas y las condiciones de tráfico.

Los modos de vida actuales cada vez ponen a los ciudadanos en relación con más cantidad de territorio, y más paisajes diferentes. Los que no quiere decir necesariamente que tengamos una mayor sensibilidad hacia el entorno: si bien ahora el contacto es habitual, también hay que señalar que se ha hecho más desinteresado, más utilitario: el trayecto tiene origen y objetivo, y el espacio intermedio se entiende solo como el espacio a salvar entre ambos. Vamos 'de paso', quizás de ahí el aparente desinterés por estos paisajes de acceso a través de la periferia. En la conformación de estos paisajes habrá que sumar a la monotonía y banalización del entorno edificado, la monotonía derivada de la forma de percepción: velocidad constante, un fondo lejano y laterales en movimiento, atención 'difusa', falta de referentes, etc.

Además, esta forma de movilidad restringe la relación del usuario con su entorno, impidiendo percepciones complejas más allá de la percepción visual. Los coches se convierten en un habitáculo casi hermético, en el que el conductor puede controlar sus condiciones de confort gracias a un equipamiento cada vez más sofisticado. Nos protegemos así de olores, ruidos e incluso cambios relacionados con la variabilidad del tiempo, dentro de una atmósfera personalizada (música, aire acondicionado, información) ajena al exterior. La relación con el entorno es casi exclusivamente visual.

A favor del conductor habitual en un determinado trayecto, y a pesar de que la repetición favorece una relativa pérdida de atención, el usuario llega a memorizar los rasgos del paisaje circundante y por tanto dicho paisaje se le hace reconocible.

---

<sup>69</sup> Zoido Naranjo, dir., et al., *Experiencia del paisaje, movilidad y red viaria*: 47

(Se tiene como referente principal en este apartado un trabajo del Centro de Estudios Paisaje y Territorio, *Experiencia del paisaje, movilidad y red viaria*). La movilidad contemporánea y su relación con la manera de entender el territorio y percibir el paisaje se puede explicar mediante los siguientes argumentos principales:<sup>70</sup>

- El progreso económico y el desarrollo tecnológico reciente han permitido el acceso a la movilidad de amplias capas de la población, convirtiéndose en un fenómeno de relevancia social que, junto con el intenso desarrollo mediático de la información, favorece nuevas maneras de entender el paisaje.
- En el momento presente, la manera de percibir el paisaje en movimiento viene condicionada en gran medida por el tipo de infraestructura y el modo de transporte que se utilice. Así pues, cada uno de los desplazamientos que se realizan tiene sus particularidades cuando se enfrentan al paisaje; las diversas secuencias visuales se organizan de modo distinto; cambia la inmediatez de las percepciones, la coherencia de los recorridos según sea la escala del trayecto que se lleva a cabo, los símbolos asociados, las historias que contienen.
- Los modos contemporáneos de movilidad tienen un gran potencial para proporcionar experiencias paisajísticas de gran intensidad y de gran valor formativo. Además permiten interpretar el significado de espacios que no forman parte del marco vital cotidiano. De hecho, puede decirse que gracias a los modos contemporáneos de movilidad el conjunto de la sociedad han accedido a experiencias que anteriormente estaban reservadas a minorías sociales: la experiencia de crear un vínculo afectivo con un paisaje a través de su vivencia, conocimiento e interpretación.

### **Propiedades de la relación entre conductor y paisaje**

Se definen las principales propiedades que caracterizan la relación del conductor con el paisaje<sup>71</sup>: velocidad, conectividad, reversibilidad, y multiplicación de imágenes.

**1. La velocidad.** En general, la sociedad occidental contemporánea ha asumido unos determinados planteamientos respecto a la movilidad, de forma que ésta se caracteriza, entre otras cualidades, por el deseo de alcanzar la máxima velocidad y completar los recorridos en

---

<sup>70</sup> Zoido Naranjo, dir., et al., *Experiencia del paisaje, movilidad y red viaria*: 60-63

<sup>71</sup> *Ibíd.* (Los 4 apartados son fragmentos del texto de referencia)

el menor tiempo posible. Con ello, el espacio se comprime, (se considera como un obstáculo que se debe eliminar) y el recorrido se reduce a un vector origen/destino. (...)

Las carreteras que permiten mayor velocidad de circulación al público general son las autopistas. En general, la conducción del automóvil en las autopistas es considerada poco exigente, entre otras razones debido a que su trazado se desarrolla según normas estrictas muy estudiadas por los técnicos y en función de una velocidad reglamentada. Dicha velocidad viene asegurada por las propias normas de trazado con referentes continuos que permiten al conductor prevenir y ejecutar las maniobras futuras sin precipitación ni dificultad; de modo que orientando su mirada siempre hacia delante el sujeto descubre el trazado que viene señalizado poco a poco. Además, por seguridad en la conducción, nunca debe ser mirado con detenimiento lo próximo debido a que no hay nada que observar en el lateral.

**[Percepción]** El espacio descubierto en la autopista es una especie de salida hacia delante. Los elementos muy lejanos parecen inmóviles, formando el telón de fondo del decorado y los elementos distantes se presentan según vistas cambiantes, mientras que los próximos a la vía participan de un vivo movimiento y fugacidad. La velocidad y la orientación de la mirada impiden mirar el menor detalle que se desarrolla próximo al lateral.<sup>72</sup>

La velocidad disminuye el tiempo de información, de reflexión e impone una decisión rápida que puede llegar a ser peligrosa, pero la experiencia de conducir un automóvil por una autovía no es difícil sino sensual. El placer de conducir produce un sentimiento de exaltación, de estar en movimiento en el espacio donde el conductor es el actor principal. Dicha sensación según D. Appleyard, K. Lynch y V.R. Meyer en su trabajo compartido *The View from the Road* (1964) es el resultado del movimiento en sí, del desfilar del entorno lateral y de los cambios progresivos del recorrido. (...) A veces sucede, cuando la velocidad es uniforme, que se disocian estos componentes y el conductor tiene la sensación de estar parado, como si estuviera flotando en el espacio, mientras el entorno se modifica continuamente. En definitiva, la velocidad permite distintos puntos de vista que ponen fin a la imagen única, impuesta por la tradición clásica, del observador desde un punto fijo o mirador.

**[Potencial del recorrido]** Se ha comprobado en diversos estudios que existe una correlación inversa entre calidad de percepción y aumento de velocidad de circulación. La velocidad

---

<sup>72</sup> Ver apartado anterior 'La representación del movimiento / Imagen-movimiento, fig. 4.33 y 4.34)

reduce el ángulo de visión de la escena. Sin embargo el hecho de recorrer un paisaje en poco tiempo tiene el efecto positivo de obtener una imagen global del territorio, y poder llevar a cabo con mayor fiabilidad la elaboración de un mapa mental del itinerario recorrido.

**[El problema de la simplificación]** No obstante, el espacio recorrido es un espacio frágil, especialmente cuando la velocidad implica monotonía en el trayecto debido, entre otras causas, a simplificaciones en la percepción. La simplificación se genera, muchas veces, por falta de referentes o hitos que orienten sobre el espacio recorrido. El espacio de la carretera se convierte entonces en un territorio desconocido, dominado por una lógica de flujos (los objetos próximos se mueven a gran velocidad de modo irreconocible) ajena a la vida cotidiana del conductor.

**2. La conectividad.** En la actualidad y en la mayoría de los países europeos la red mallada de carreteras favorece la conectividad, el aumento de la movilidad, de nuevas relaciones que confieren un sentido distinto al espacio al permitir recorrer muchos kilómetros, frecuentar más lugares, cambiar la naturaleza de los desplazamientos, combinar motivos, asociar actividades... De este modo se crean trayectos complejos y poco sistemáticos gracias a la libertad e independencia que proporciona el automóvil. El radio de acción del desplazamiento aumenta y el tiempo se mantiene o disminuye.

**[Falta de referentes]** Ello conduce a una saturación de imágenes que para muchos conductores pierden significación debido a que se perciben vagamente y por ello el paisaje deviene como espacio banal. Se podría decir que cada usuario practica el espacio de manera individualizada y según su conveniencia y sensibilidad, aunque para la mayoría de los conductores los territorios resultantes son confusos y difíciles de aprehender debido a la desaparición de lugares de referencia socialmente compartidos.

**3. La reversibilidad.** Las redes muy malladas permiten realizar mayor número de giros, cambiar el sentido de la marcha, acentuando el efecto de reversibilidad del desplazamiento y permitiendo mayor grado de movilidad.

**[Orientación]** A veces se llega al extremo de perder el sentido de la dirección de la marcha, y no se llega a comprender con exactitud si se está avanzando hacia el destino del viaje o se está metido en un giro a modo de bucle y repitiendo el recorrido. Todo ello dificulta la lectura del entorno, la cual se hace compleja y necesitada de grandes dosis de atención y memoria.

**4. La multiplicación de imágenes.** Actualmente el espacio geográfico es considerado como un espacio de flujo. Ello supone que los objetos próximos se desplazan rápido debido a la velocidad y que el espacio recorrido no se llega a entender en su totalidad. No obstante, la legibilidad de esta multiplicación de imágenes depende, entre otros factores, de la naturaleza cultural de los objetos, así como de las condiciones de percepción del conductor en relación a los mismos.

Como resultado de la combinación de todas estas variables (velocidad, conectividad, reversibilidad y multiplicación de imágenes) se produce, entre otros efectos, la posibilidad de estar presente en muchos lugares en poco tiempo y de modo casi simultáneo. Esta ubicuidad de los desplazamientos dificulta la interpretación del paisaje que se recorre, que puede llegar a ser percibido como un archipiélago, un conjunto de islas sin conexión real entre sí, más allá de su carácter de escenarios de la vida cotidiana para los individuos que los usan.

**[Búsqueda de lo estable]** De ahí que junto al deseo moderno de movilidad aparece un anhelo de estabilidad, de pertenecer al territorio, de tener puntos de referencias sólidos que nos vinculen a nuestro marco vital.

#### **Paisajes estresantes**

Identificación de los accesos a los núcleos urbanos como paisajes estresantes. “Las periferias urbanas de la metápolis<sup>73</sup> andaluza pueden contemplarse como una sucesión de paisajes estresantes, es decir, paisajes cuya contemplación produce malestar. Este estrés es el resultado de la apreciación del entorno por cada individuo como una realidad amenazante pues sus imágenes emiten una información que, al desbordar la capacidad de respuesta y de interpretación, ponen en peligro el bienestar. Desde esta perspectiva, las sucesivas periferias que se extienden en el entorno de las redes de acceso a cualquiera de las principales ciudades se comportan visualmente como agentes estresores.

---

<sup>73</sup> Los autores usan el término ‘metápolis’ (original de Asher) para Andalucía ‘como una serie de fragmentos de la misma realidad urbana diseminados por todo el territorio de la comunidad’



A lo largo de estos corredores sólo se contemplan paisajes extenuados, heridos y arruinados que lejos de ser bellos o aportar placer, desagradan. En ellos la fealdad es un síntoma de las diferentes patologías que les afectan”.<sup>74</sup>



4.35. Acceso a Sevilla por Castilleja de la Cuesta. Fuente: Delgado Bujalance y García García, artículo que se cita en el texto

## LA NECESIDAD DE BELLEZA

- Valor estético del paisaje: Capacidad que tiene un paisaje para transmitir un determinado sentimiento de belleza, en función del significado y la apreciación cultural que ha adquirido a lo largo de la historia, así como del valor intrínseco en función de los colores, la diversidad, la forma, las proporciones, la escala, la textura y la unidad de los elementos que conforman el paisaje.<sup>75</sup>

La necesidad de belleza. “Este libro trata del aspecto de las ciudades, sobre si este aspecto tiene alguna importancia y si es posible cambiarlo. Entre los múltiples papeles que desempeña, el paisaje urbano también es algo que merece ser visto y recordado, algo con lo

---

<sup>74</sup> Buenaventura Delgado Bujalance y Antonio García García, “Una aproximación a los nuevos paisajes de la metápolis en Andalucía”, *Scripta Nova: revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, nº13 (2009): 281-309

<sup>75</sup> Observatorio del Paisaje de Cataluña, “Glosario”, <http://www.catpaisatge.net/esp/glossari.php>

que poder deleitarnos”.<sup>76</sup> Así empieza el ‘Prefacio’ del libro de Kevin Lynch *La imagen de la ciudad*.

**La pérdida de belleza funcional.** Necesidad de recuperar respuestas locales frente a los fenómenos metropolitanos y de globalización, por Maderuelo. “Parece lógico que aquellos territorios económicamente improductivos cobren nueva actividad con el cambio de uso, así ha sido siempre y así se han construido los mejores paisajes. Sin embargo, la magnitud de las operaciones de transformación y la rapidez con que se efectúan en la actualidad contrasta fuertemente con el lento tiempo geológico o cultural con el cual se había realizado la secuencia de las anteriores transformaciones históricas. En este sentido muchas de las actuales transformaciones territoriales suponen una auténtica cesura.

No son los habitantes o pobladores quienes participan con su trabajo personal en la evolución de las formas del territorio, sino empresas ‘deslocalizadas’ que, de forma anónima, imponen construcciones e infraestructuras que transforman radical y brutalmente el territorio hasta hacerlo irreconocible”.<sup>77</sup>

**La percepción como objetivo del urbanismo.** De Solà-Morales, en una reflexión más amplia sobre la legitimidad moral del urbanismo en la transformación de la ciudad contemporánea plantea, entre otras, la necesidad de recuperar el valor de la sensualidad como objetivo específico.

“Sensualidad. Debiera ser propio al razonamiento urbanístico reconocer el contacto del cuerpo humano con la ciudad física como perspectiva de análisis y propuestas. La comprensión visual del espacio, la experiencia de ruidos y sonidos, del aire y del ambiente, el roce del cuerpo con los materiales urbanos, muros, suelos y paredes, sensaciones de vibración o suavidad de desplazamiento, el sentimiento de velocidad, de reposo o de impacto, son condiciones del espacio construido y formas de cultura urbana. De naturaleza muy diversa a la idea de espacio neutral y homogéneo manejado por el análisis económico, a la visión morfológica de la topografía o a las descripciones de la geografía humana, la atención del urbanismo sobre la realidad urbana debiera fundarse en el énfasis de las estructuras del espacio sensible entendido desde los sentidos y las emociones como estructuras urbanas, no al revés.

---

<sup>76</sup> Lynch, *La imagen de la ciudad*

<sup>77</sup> Javier Maderuelo, “La actualidad del paisaje”, *Paisaje y pensamiento* (Madrid: Abada editores, 2006): 236-252

(...) Frente a la tradicional asepsia del razonamiento urbanístico, y frente al razonamiento puritano de la cuantificación, la objetividad y la coherencia, habría que postular un urbanismo ansioso de los valores urbanos del espacio sensual. Valores de aprecio y disfrute que no hay que confundir con el ambientalismo ni el integrismo ecologista (de lógica pretendidamente objetiva) y que trabajen en cambio por la cualificación del espacio como experiencia de relaciones sensibles de los cuerpos humanos”.<sup>78</sup>

**La belleza como referente.** En un análisis sobre la ‘belleza termodinámica’ y la sostenibilidad de Iñaki Ábalos encontramos un discurso que puede hacerse extensivo al concepto de paisaje, si entendemos el paisaje como un cruce de lenguajes técnicos y culturales que precisa entre otras la estética como justificación. “Desde la perspectiva de la cultura arquitectónica contemporánea, en la que este texto se inserta, frente a la aparente dispersión de posturas, referencias y casos prácticos, parece crucial entender que sólo si hay una discusión estética, si hay una idea de belleza tras la idea de sostenibilidad, ésta habrá llegado hasta aquí para quedarse. Es necesario cruzar los lenguajes técnicos y los culturales a la búsqueda de unos acuerdos mínimos, identificar un sistema consensuado de trabajar sobre el paradigma termodinámico que lo haga fructífero en el plano técnico, en el crítico y en el estético”.<sup>79</sup>

Para este autor, la belleza: “No son datos económicos, climáticos y dimensionales, sino la forma en que utilizamos esos y otros recursos para construir el ungüento, la verosimilitud, el efecto de verdad y de atracción que es inherente a la belleza”.<sup>80</sup>

## LA CARRETERA COMO HILO CONDUCTOR

**Como conclusión.** En este capítulo nos hemos ocupado de las carreteras, en concreto de aquellas asociadas a los procesos de modernización de infraestructuras de las últimas décadas. Se trata de vías con un papel muy importante de conexión a nivel territorial, que en sus tramos de aproximación a las ciudades están siendo un importante agente de desarrollo urbano a distintos niveles: potencial de puesta en carga de suelos (valor de localización),

---

<sup>78</sup> Manuel de Solà-Morales, “Cuatro paradigmas para un curso de ética urbanística”, *QRU: quaderns de recerca en urbanisme*, nº2 (2013): 19

Nota: Los ‘Cuatro principios del espacio social en los que vale la pena concentrar la razón de ser y la utilidad del urbanismo’ que el autor propone son: I. Identidad, II. Sensualidad, III. Equidad territorial, y IV. Diferencia

<sup>79</sup> Iñaki Ábalos, “La belleza termodinámica”, *Circo*, época 7 nº157 (2008)

<sup>80</sup> Iñaki Ábalos, dir., “Campos y redes”, *Campos de batalla* (Barcelona: Edición COAC, 2005): 128

mejora de la conectividad y las expectativas de las ciudades y sus habitantes, y por posibilitar un acercamiento de la ciudad al territorio en el que se inserta.

Pero más allá de esta función de conexión, entendemos las carreteras como un espacio habitable por lo que, como señala Joan Nogué, tienen un papel fundamental para la construcción y lectura del paisaje: “(en relación a las carreteras) se han convertido en la plataforma fundamental de percepción y disfrute del paisaje para la inmensa mayoría de los ciudadanos”.<sup>81</sup>

Analizado el desarrollo técnico del trazado de las carreteras para responder a exigencias cada vez mayores, se constata que con el tiempo han perdido relación con la realidad del terreno, y que su contacto con la ciudad atiende principalmente a criterios de optimización funcional de las vías. Las ciudades normalmente las asumen de una forma acrítica, y explotan su potencial económico edificando el suelo hasta alcanzar los trazados de las variantes, que deben sucederse concéntricamente para mantener su utilidad en relación a la circulación de paso.

Las carreteras han sido desde siempre parte fundamental en el desarrollo urbano. Su trazado parte de la historia de la ciudad y el territorio, también los actuales. Por eso entendemos que deben establecer un contacto dinámico y estimulante con los lugares que atraviesan. La ciudad debe además ser capaz de definir su relación con ellas, integrarlas, mostrarlas y sacar lo mejor del encuentro, con una idea de ciudad integradora. Entendemos que la idea de paisaje puede servir a este objetivo de integración de las comunicaciones con la ciudad existente, la que se va a construir, y el territorio.

---

<sup>81</sup> Joan Nogué, “Las carreteras y el paisaje”



## 5. LOS PAISAJES

5.1. DEFINICIONES

5.2. CONSTRUCCIÓN DE LA IDEA DE PAISAJE

5.3. ESTRATEGIAS DE INTERVENCIÓN

5.4. REGULACIÓN, MARCO

5.5. PLANEAMIENTO MUNICIPAL Y PAISAJE

## 5. LOS PAISAJES

### 5.1. DEFINICIONES

Paisaje, definición RAE:

1. m. Parte de un territorio que puede ser observada desde un determinado lugar.
2. m. Espacio natural admirable por su aspecto artístico.
3. m. Pintura o dibujo que representa ese espacio natural.

Paisaje, definición CEP<sup>1</sup>: “Por paisaje se entenderá cualquier parte del territorio tal como la percibe la población, cuyo carácter sea el resultado de la acción y la interacción de factores naturales y/o humanos”, artº.1 del CEP. Esta noción de paisaje contiene tres componentes principales:<sup>2</sup>

- La base natural o medio físico, de imprescindible consideración, pues sin ella la actuación paisajística perdería sus fundamentos constitutivos y ecosistémicos.
- Su condición de territorio, es decir, de espacio funcional, manejado y ordenado por la actuación humana.
- La percepción que cada sociedad tiene de sus espacios vividos, cargada de significados múltiples.

El estudio y análisis de los dos primeros componentes (medio físico y territorio) está consolidado y cuenta con instrumental amplio. Pero la tercera componente tiene que ver con la subjetividad (individual o colectiva) y las emociones, y resulta más difícil de valorar e integrar en la sistemática de los estudios de paisaje. Sin embargo su peso en los nuevos procedimientos de trabajo es creciente (participación ciudadana en las distintas fases, objetivos de calidad paisajística). Se pretende estudiar la relación de la ciudad con su contexto físico y territorial, para la construcción de sus paisajes.

---

<sup>1</sup> Consejo de Europa, *Convenio Europeo del Paisaje*, Florencia 2000. Ratificado por España en 2007

<sup>2</sup> Florencio Zoido Naranjo, dir., et al., *El paisaje en la ordenación y gestión de los puertos de Andalucía* (Sevilla: Centro de estudios paisaje y territorio, y Agencia Pública de Puertos de Andalucía, 2015)



## 5.2. CONSTRUCCIÓN DE LA IDEA DE PAISAJE

La construcción de la idea de paisaje ha sido un proceso complejo y largo en el tiempo. Esta imprecisión de la idea de paisaje puede deberse a que se trata de un concepto joven, que no ha despertado interés social hasta hace relativamente poco. Porque aunque ahora tenga una difusión amplia, hasta principios del siglo XX solo se utilizaba con respecto a las escenas naturales extraordinarias para destacar sus valores estéticos, y siempre dentro de círculos artísticos o de élites. Sin embargo hoy toma fuerza por su carácter integrador.

“De las múltiples elaboraciones teóricas concebidas para describir, analizar, explicar o dar cuenta de algún modo de la diversidad de la tierra, el concepto de paisaje tal vez sea una de las más intangibles y difíciles de objetivar. También, y acaso como contrapartida, una de las más sugerentes y creativas. Y también, en cualquier caso, una de las nociones con mayor potencial de utilización, sobre todo desde la perspectiva de una comprensión del territorio abierta y susceptible de trascender fronteras”.<sup>3</sup>

### LA REPRESENTACIÓN DE LOS PAISAJES URBANOS

La sensibilidad hacia el entorno evoluciona con la cultura, que carga de significado al territorio según las distintas formas de relacionarse el hombre con el mundo. “El desarrollo de la sensibilidad hacia el territorio se da en unos momentos históricos concretos donde se producen cambios en la manera de verse el hombre en el mundo. Cada época y cada cultura establece los códigos de interpretación y representación de su entorno”<sup>4</sup>. Vamos a apoyarnos en representaciones gráficas de distintas épocas, para recorrer brevemente los avances en la forma de entender el paisaje que acompañaron a los cambios urbanos del siglo XIX hasta principios del XX.

**Antecedentes.** Siendo los paisajes cotidianos el tema de esta investigación en cuanto soporte de los modos de vida que hoy están cambiando nuestras ciudades, nos interesaremos especialmente por los paisajes urbanos de la ciudad moderna. Es decir, comenzaremos con la representación de esa la ciudad industrial en la que surgen los temas de interés que aún hoy,

---

<sup>3</sup> Joan Tort, “Del pagus al paisaje: cinco apuntes y una reflexión”, en *El paisaje y la gestión del territorio: criterios paisajísticos en la ordenación del territorio y el urbanismo* (Barcelona: Diputació de Barcelona, 2006): 699-712

<sup>4</sup> Carolina Prieto de la Viesca, dir., et al., “Atlas de los espacios vacantes del litoral atlántico de Andalucía” (proyecto de investigación en materia de Vivienda y Arquitectura, Junta de Andalucía, 2009)

como grandes categorías, nos siguen ocupando: infraestructuras, tráfico, industria, periferia, contaminación.

También en ese momento de cambio puede identificarse una mirada nueva, el nacimiento de la mirada moderna. Después de un lento desarrollo y habiendo alcanzado ya difusión los cuadros que representaban vistas urbanas con la propia ciudad como tema central, es con la brecha de finales del siglo XVIII cuando se incorpora a las 'vistas urbanas' el interés del autor por la gente y la emoción, definiendo una forma de mirar nueva. Estos últimos serán los paisajes urbanos. Es el momento en el que Javier Maderuelo identifica el cambio desde la 'temporalidad detenida' de la pintura de historia, a la 'mirada rápida' de la pintura moderna. "Esta idea de que el paseante de la ciudad adquiere una visión o una mirada 'rápida' (distráida) es un tema de enorme interés para comprender la nueva idea de paisaje urbano, frente a la antigua mirada atenta y demorada, propia de la contemplación de una 'escena teatral'".<sup>5</sup>

**Emoción romántica.** En la primera mitad del siglo XIX la pintura paisajística romántica se convirtió en un medio de comunicación emocional, que puede entenderse como una forma de reacción ante los problemas de la ciudad industrial entonces inhabitable, de la que se aleja para mostrarnos una naturaleza idealizada. Los pintores eligen ambientes próximos pero excepcionales, la exaltación de las nubes y las rocas, para evadirse y así rechazar el ambiente urbano recientemente transformado por la industria<sup>6</sup> (fig. 5.1).



5.1. John Constable. 1, El valle del Stour con la iglesia de Dedham, 1814. 2, El molino de Dedham, 1820. Fuente: <https://www.john-constable.org/>

---

<sup>5</sup> Javier Maderuelo, "El paisaje urbano", *Estudios Geográficos*, vol.LXXI 269 (2010):575-600

<sup>6</sup> Leonardo Benévolo, *Historia de la arquitectura moderna* (Gustavo Gili 7ª ed. 1994, 1ª ed. 1974):175

Con estos planteamientos románticos surgen muchas de las imágenes que identifican Andalucía, región caracterizada como 'pintoresca' por sus parajes desconocidos y su pasado árabe, lejos todavía de los avances y efectos de la revolución industrial en Europa<sup>7</sup>.

**Paisajes urbanos.** "La aparición del 'paisaje urbano' como género pictórico supone un desvío, en el que el foco de atención pasó de la naturaleza a la cultura y sus manifestaciones. La mirada romántica entendía la naturaleza como producto inevitable del tiempo, enlazando así con el sentido de la historia, por eso el ojo romántico escrutaba las ruinas del pasado como lo haría un naturalista. La mirada moderna, por el contrario, atendía a lo efímero, lo fugitivo y lo superfluo, buscando el placer en lo inmediato, por eso contemplaba la ciudad y lo hacía en cuanto fenómeno cambiante".<sup>8</sup>



5.2. William Turner. El puente de los Suspiros, el Palacio Ducal y la Aduana de Venecia, 1833. Fuente: <https://www.museodelprado.es/actualidad/exposicion/turner-y-los-maestros>

Turner es el pintor que da el paso hacia el paisaje urbano. Con sus lugares urbanos, reconocibles no solo por sus hitos, sino por las cualidades de su luz, por su ambiente emocional, nos encontramos ya ante auténticos paisajes urbanos (fig. 5.2).

---

<sup>7</sup> Florencio Zoido Naranjo y Jesús Rodríguez Rodríguez, dirs., et al., *Catálogo de paisajes de la provincia de Sevilla* [archivo digital] (Sevilla: Centro de Estudios Paisaje y Territorio, Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, 2015):46-47

<sup>8</sup> Maderuelo, "El paisaje urbano"

**Realismo.** Los realistas se posicionan frente a esta mirada romántica, y centran su preocupación en la realidad cotidiana, el hombre y su nuevo entorno de vida y trabajo. En sus representaciones aparece en primer plano el hombre, al que se rodea del ambiente circundante inmediato, como el interior de una habitación.

**La mirada rápida del impresionismo.** Es el impresionismo después el que recupere los paisajes urbanos, y se acerque a la ciudad nueva desde una sensibilidad propia de los pintores paisajistas (fig. 5.3).



5.3. Camille Pissarro. 1, Muelle de Pothuis en Pontoise, 1876. 2, Puerto de Le Havre, 1903. Fuente: <https://www.wikiart.org/en/camille-pissarro>

“El impresionismo es pintura urbana por excelencia, no sólo porque pinte preferentemente imágenes de la ciudad o de la periferia, sino porque capta, con penetración, aunque ignorada por los críticos y escritores de la época, el carácter del ambiente urbano: la continuidad de sus espacios, todos comunicantes, abiertos unos hacia otros, y nunca acabados en una perspectiva unitaria autosuficiente; la composición por repetición de elementos iguales, calificados de modo siempre diverso y, por ello, dinámicamente por sus relaciones con los elementos circunstantes; la nueva relación entre el cuadro arquitectónico, que de cerrado ha pasado a abierto e indefinido, y el tráfico de los hombres, de los vehículos; la renovada unidad entre arquitectura y decoración callejera y, en general, el sentido del paisaje como una masa compacta de apariencias todas igualmente importantes, pero perpetuamente fluyentes y mutables”.<sup>9</sup>

---

<sup>9</sup> Benévolo, *Historia de la arquitectura moderna*, 176



Los temas modernos serán la actividad y el bullicio de la gran ciudad y las estaciones de tren, o los nuevos suburbios industriales.

Para recoger los cambios en el tiempo, la pintura moderna necesita desarrollar series de cuadros sobre el mismo tema<sup>10</sup> (fig. 5.4). En París, toda la vida social se desarrolla en los bulevares.



5.4. Camille Pissarro

5.4.1, El Boulevard Montmartre en una mañana cubierta, 1897

5.4.2, El Boulevard Montmartre lluvia de primavera, -

Fuente de las dos imágenes: <https://www.wikiart.org/en/camille-pissarro>

---

<sup>10</sup> Maderuelo, "El paisaje urbano"

## ANTECEDENTES NORMATIVOS

La atención y regulación sobre el paisaje ha ido acompañado a los cambios en la forma en que la sociedad ha ido construyendo su contenido. Los rasgos dominantes de la idea moderna de paisaje en Europa durante el último siglo pueden estructurarse así:<sup>11</sup>

- 1900-1930: Paisaje como escenario simbólico o como reservorio de escenas patrióticas.
- Pausa en torno a la segunda guerra mundial.
- Años 60: Paisaje como elemento en la ordenación del territorio o como marco de convivencia social.
- Años 80: Paisaje como indicador ecológico.
- Años 90: Paisaje como marco vital, hincapié en los procesos y en las percepciones. Encuadre transnacional.

### Paisaje como escenario simbólico

1900-1930. En los primeros años del siglo XX el paisaje tan solo era considerado en enclaves excepcionales y por su valor simbólico-patriótico, y se pusieron en marcha instrumentos legales para su conservación.

En España las primeras referencias legales al paisaje son de principios del siglo XX, cuando en la década de los 20 se incluyó en la normativa de protección de los monumentos que presentaban valores históricos o artísticos, también la protección de los lugares de reconocida belleza en los que estos monumentos estaban ubicados. “En las primeras normativas conservacionistas se trataba de inventariar y preservar los monumentos naturales o contruidos, teniendo en cuenta su calidad excepcional y conservando su aspecto inicial”<sup>12</sup>. Estas primeras iniciativas nacieron como consecuencia de una reciente sensibilización de ciertas élites por el entorno natural, entre los que se extendieron prácticas como el alpinismo o el excursionismo; también artistas, pensadores y científicos de la generación del 98 contribuyeron a la puesta en valor de los paisajes nacionales.

---

<sup>11</sup> Pascual Riesco Chueca, y José Gómez Zotano, coord., et al., *Marco conceptual y metodológico para los paisajes españoles: aplicación a tres escalas espaciales* (Sevilla: Consejería de Obras Públicas y Vivienda, Centro de Estudios Paisaje y Territorio, 2010):24

<sup>12</sup> Marina Frolova, “La evolución reciente de las políticas de paisaje en España y el convenio europeo del paisaje”, *Proyección*, nº6 (2009)

Aparecen también las primeras leyes de protección de la naturaleza, con la protección de zonas naturales excepcionales. Sin embargo no se atiende a sus valores naturales ni ambientales, sino a su carga simbólica.

“No obstante, lo que estaba en el centro de las primeras iniciativas conservacionistas no era el paisaje natural como tal, sino los valores estéticos, históricos y simbólicos que la élite intelectual proyectaba en él, por lo que las primeras leyes conservacionistas nacionales tenían un carácter elitista en cuanto a su significado de excepción. De hecho, la legislación española dirigida a la protección de la naturaleza tiene desde el principio una fuerte connotación patrimonial, trátase de los Parques Nacionales, Lugares o Monumentos Naturales”.<sup>13</sup>

La segunda guerra mundial impidió cualquier avance. En España también hubo que esperar a la recuperación de la posguerra. La Ley del Suelo de 1956 contiene referencias al paisaje, y plantea la necesidad de su protección mediante el planeamiento especial. Desde entonces las referencias al paisaje han proliferado sectorialmente en múltiples leyes y reglamentos, especialmente en la legislación ambiental y en las normas de protección del patrimonio.

### **Protección del medio ambiente y ordenación del territorio**

Hasta entonces la planificación territorial había respondido a criterios exclusivamente funcionales, gestionando los recursos según intereses sectoriales (empresas de construcción, equipamiento hidráulico, sector eléctrico, etc.). En estas circunstancias, se extendieron grandes infraestructuras y urbanizaciones por todo el territorio. Tras el ‘desarrollismo’ de los 60 que acompañó a la liberalización económica, el territorio aparecía profundamente transformado. Este período 60-80 es crítico en España, con una crisis de identidad social asociada a la migración masiva de población del campo a la ciudad, y a la desaparición de los modos de vida tradicionales.

En cuanto a la protección de espacios naturales por las leyes ambientales, hasta fechas recientes sólo se ha protegido el patrimonio natural excepcional, dejando al margen los paisajes que nos resultan habituales pero que quedan lejos de lo espectacular. “Así, los espacios agrarios no estaban protegidos por ninguna figura jurídica y se presentaban como espacios banales u ordinarios, en donde, en la mayor parte de las veces, cualquier actividad

---

<sup>13</sup> Frolova, “La evolución reciente de las políticas de paisaje en España y el convenio europeo del paisaje”

‘no agraria’ es posible. No se planteaba la protección generalizada del paisaje, en cualquier territorio, independientemente de si tiene interés singular o no”.<sup>14</sup>

En los años 80 con la democracia y la descentralización administrativa, la protección del medio ambiente y la ordenación del territorio pasan a un primer plano, aunque los avances no llegaron de inmediato.

También desde la entrada en la Unión Europea en 1986, nos encontramos sometidos a un marco de control del medio ambiente más riguroso que ha favorecido el interés por el entorno. De todas formas, también hay que señalar que uno de los mayores agentes que han favorecido la banalización de los paisajes agrarios españoles, ha sido la aplicación de la política agrícola común PAC con la extensión de agricultura intensiva y nuevos regadíos, que han hecho desaparecer estructuras productivas tradicionales.

### **Paisaje como patrimonio cultural y capital territorial**

Con el tratamiento del paisaje dentro de las políticas de patrimonio natural y cultural, ha sufrido la misma evolución que éstas. Así desde la protección entendida como una detención del tiempo para convertir los objetos (o edificios, entornos o paisajes) en algo estético y estático que admirar, y una vez contrastada la ineficacia de estas políticas de la prohibición, se ha pasado a un escenario en el que “proteger el patrimonio ya no significa ‘prohibir’, sino ‘programar y planificar’, basándose sobre una gestión durable de las relaciones entre la sociedad, el territorio y la naturaleza”.<sup>15</sup>

Aparición de una nueva cultura del territorio. Zoido define el papel del paisaje: “La consideración del paisaje está adquiriendo un creciente sentido patrimonial, pues se entiende que el paisaje es el resultado apreciable en las formas del territorio de la manera de actuar de una sociedad sobre el espacio que le está atribuido; se ha llegado a decir que el paisaje expresa la cultura territorial de una sociedad o de un pueblo”.<sup>16</sup>

---

<sup>14</sup> Frolova, “La evolución reciente de las políticas de paisaje en España y el convenio europeo del paisaje”

<sup>15</sup> *Ibíd.*

<sup>16</sup> Florencio Zoido Naranjo, “Hacia una estrategia general para la valoración de los paisajes andaluces”, en *Territorio y patrimonio: los paisajes andaluces* (PH cuadernos, IAPH, 2003):16-27



En este panorama el CEP (2000) supuso un cambio cualitativo importante, ya que a raíz de su aprobación se han impulsado normas autonómicas específicas. En Andalucía la Estrategia del Paisaje, en sintonía con la lectura multi-dimensional del paisaje que apunta el CEP, destaca los siguientes valores<sup>17</sup> del paisaje:

- Valores ecológicos, relacionados con el funcionamiento de los ecosistemas naturales
- Valores funcionales, utilitarios o productivos; relacionados con su capacidad para servir de marco de vida y proporcionar recursos
- Valores culturales, históricos y de identidad; relacionados con las huellas de las diversas culturas a lo largo de la historia
- Valores escénicos y espirituales, en cuanto a su capacidad de evocar belleza o provocar emociones.

### **La necesidad de proteger el suelo**

Ante el panorama de los bordes de nuestras ciudades, resulta evidente que en las últimas décadas se ha urbanizado lejos de los núcleos consolidados consumiendo mucho suelo de una forma innecesaria; esta urbanización extensiva provoca un sin fin de problemas de movilidad y transporte, con un fuerte impacto ambiental. Además, todo ello, se produce en buena medida en perjuicio de la propia ciudad que observa cómo poco a poco algunos de sus barrios se van vaciando y degradando, al tiempo que su población envejece (no puede negarse la importante incidencia que ha tenido sobre estas políticas arquitectónicas el elevado precio del suelo en las ciudades).<sup>18</sup>

Frente a este problema se están produciendo avances importantes en cuanto al control del uso del suelo y su puesta en valor como recurso. En relación a esto se empiezan a entender sus funciones desde una mirada integradora, que lo convierte a la vez en recurso ambiental y a la vez de desarrollo social y económico. “Esta visión globalizante del suelo en todas sus numerosas facetas y funciones es ciertamente la primera vez que se presenta con tal claridad por la Unión. Todos éramos y somos conscientes de la naturaleza poliédrica del suelo. Sin embargo, la tendencia a compartimentarlo, colocándolo en un segundo o incluso tercer nivel, (el suelo en cuanto soporte de..., el suelo en cuanto herramienta para...), impedía su

---

<sup>17</sup> Junta de Andalucía, *Estrategia de Paisaje de Andalucía*, 2012.

<sup>18</sup> Mercedes Cuyás Palazón, “Urbanismo ambiental y evaluación estratégica” (Tesis doctoral, Universidad de Gerona, 2006)

tratamiento unitario y su concepción unívoca en cuanto recurso ambiental, y no tan sólo eso sino también social y económico”.<sup>19</sup>

Planificación ambiental. Se destaca la necesidad de prestar una especial atención a la ordenación de los espacios urbanos con medidas de planificación y de gestión integradas, en las que el medioambiente ocupe un lugar de pleno derecho (lucha contra la contaminación, mejora de la ecología y de los paisajes urbanos), sobre todo en los grandes núcleos urbanos.<sup>20</sup>

Com 2002/179 final ‘Hacia una estrategia temática para la protección del suelo’<sup>21</sup>. “El suelo es un recurso vital y en gran parte no renovable que está sometido cada vez a una presión mayor. La importancia de la protección de los suelos se reconoce tanto fuera como dentro de la UE (...) Desempeña una serie de funciones clave tanto medioambientales como sociales y económicas, que resultan fundamentales para la vida. La agricultura y la silvicultura dependen del suelo para el suministro de agua y nutrientes, así como para su soporte físico. La capacidad de almacenaje, filtración, amortiguación y transformación convierten al suelo en uno de los principales factores para la protección del agua y del intercambio de gases con la atmósfera. Además constituye un hábitat y una reserva genética, un elemento del paisaje y del patrimonio cultural así como una fuente de materias primas. Para que el suelo pueda desempeñar sus numerosas funciones, es necesario mantenerlo en buen estado”.

Com 2004/60 final ‘Hacia una estrategia temática sobre el medio ambiente urbano’, anexo 5 ‘Políticas de construcción en las afueras de las ciudades’<sup>22</sup>: “La proliferación de los grandes centros comerciales y los almacenes de venta directa de fábrica en los alrededores de las aglomeraciones tiene un efecto negativo en el equilibrio urbano y regional y en el medio ambiente, favoreciendo la decadencia de los centros urbanos, aumentando el tráfico, invadiendo zonas verdes y deteriorando el paisaje”.

---

<sup>19</sup> Cuyás, “Urbanismo ambiental y evaluación estratégica”

<sup>20</sup> *Ibíd.*

<sup>21</sup> Comisión europea, COM/2002/179 final

<sup>22</sup> Comisión europea, COM/2004/60 final, anexo 5

## DEFINICIÓN DE LOS PAISAJES

### Los paisajes urbanos

Protección de los paisajes urbanos excepcionales. El concepto de 'paisaje urbano' ya estaba presente en la Recomendación relativa a la protección de la belleza y el carácter de los lugares y paisajes, aprobada por la Conferencia General de la UNESCO en 1962. En la definición, se recoge como objeto "la preservación y restitución del aspecto de los lugares y paisajes naturales, rurales o urbanos debidos a la naturaleza o a la mano del hombre que ofrecen un interés cultural o estético o que constituyen medios naturales característicos".

### Los paisajes urbanos históricos

Memorándum de Viena 2005, definición de 'paisaje histórico urbano' (art. 7): "El paisaje histórico urbano, basado en la 'Recomendación de la UNESCO relativa a la salvaguardia de los conjuntos históricos y su función en la vida contemporánea', de 1976, se refiere a conjuntos de cualquier grupo de edificios, estructuras y espacios abiertos, en su contexto natural y ecológico -lo que incluye sitios arqueológicos y paleontológicos- que constituyan asentamientos humanos en un ambiente urbano a lo largo de un período considerable de tiempo, y cuya cohesión y valor sean reconocidos desde el punto de vista arqueológico, arquitectónico, prehistórico, histórico, científico, estético, sociocultural o ecológico. Este paisaje ha conformado la sociedad moderna y resulta de gran valor para ayudarnos a comprender cómo vivimos hoy en día".<sup>23</sup>

Después se aprueba la *Recomendación sobre el paisaje urbano histórico*<sup>24</sup>, representativa de la importancia que adquieren en la actualidad las estrategias para su conservación como marco innovador para la preservación del patrimonio y ordenación de las ciudades históricas. Ante el deterioro de los entornos de las ciudades con valores históricos se plantea la necesidad de integrar la actuación en conjuntos históricos dentro de estrategias más amplias de desarrollo local y planificación urbana. "Considerando, por lo tanto, que para defender la protección del patrimonio natural y cultural ha de hacerse hincapié en la necesidad de integrar estrategias de

---

<sup>23</sup> "Memorándum de Viena sobre el Patrimonio Mundial y la Arquitectura Contemporánea. Gestión del Paisaje Histórico Urbano" (UNESCO, Viena 2005). Nota: El Memorándum de Viena 2005 es un documento que completa la visión del Convenio Europeo del Paisaje

<sup>24</sup> "Recomendación sobre el paisaje urbano histórico" (Conferencia General UNESCO, 2011)

conservación, gestión y ordenación de conjuntos históricos urbanos en los procesos de desarrollo local y planificación urbana, como los asociados a la arquitectura contemporánea y la creación de infraestructuras, y que la aplicación de un planteamiento paisajístico contribuiría a mantener la identidad urbana”, fragmento del preámbulo. Necesidad de ampliar la mirada para gestionar los paisajes con interés histórico, ver definiciones 8 y 9:

“Se entiende por paisaje urbano histórico la zona urbana resultante de una estratificación histórica de valores y atributos culturales y naturales, lo que trasciende la noción de ‘conjunto’ o ‘centro histórico’ para abarcar el contexto urbano general y su entorno geográfico.”

“Este contexto general incluye otros rasgos del sitio, principalmente su topografía, geomorfología, hidrología y características naturales; su medio urbanizado, tanto histórico como contemporáneo; sus infraestructuras, tanto superficiales como subterráneas; sus espacios abiertos y jardines, la configuración de los usos del suelo y su organización espacial; las percepciones y relaciones visuales; y todos los demás elementos de la estructura urbana. También incluye los usos y valores sociales y culturales, los procesos económicos y los aspectos inmateriales del patrimonio en su relación con la diversidad y la identidad.”

Patrimonio urbano (apéndice, glosario de definiciones), se divide en tres grandes categorías:

- El patrimonio monumental de excepcional valor cultural.
- Los elementos del patrimonio que no son excepcionales pero están presentes de forma coherente y relativamente abundante.
- Los nuevos elementos urbanos que se deben tener en cuenta, por ejemplo: la configuración urbanística; los espacios abiertos: calles, espacios públicos al aire libre; las infraestructuras, las redes físicas y los equipamientos urbanos.

Con estas definiciones “no solo se responde a la necesidad de salvaguardar la calidad del medio urbano en el que viven las personas, optimizando su aprovechamiento productivo y sostenible, sin olvidar su naturaleza cambiante y diversidad social y funcional, sino que también permite a las administraciones responder eficazmente a las nuevas dificultades y perspectivas relacionadas con la gestión de dichos paisajes, respaldando los intereses de sus comunidades sin que tengan que renunciar a sus valores culturales y naturales”.<sup>25</sup>

---

<sup>25</sup> Fernández-Baca, Fernández y Salmerón, *Guía del Paisaje Histórico Urbano de Sevilla*, vol.1: 29

## Los paisajes periurbanos

Encontramos una definición muy ajustada de los paisajes periurbanos en el proyecto europeo PAYS.MED, cuyo objeto han sido 'los paisajes de alta calidad como factor clave para la competitividad y la sostenibilidad de las áreas urbanas mediterráneas'. Este proyecto se ha desarrollado en el marco del programa de cooperación territorial transnacional de la Unión Europea para el espacio mediterráneo, Programa Operativo MED 2007-2013. El objetivo del proyecto consistió en generar conocimientos y herramientas para las políticas públicas y las iniciativas privadas que resultasen útiles para avanzar en la preservación, gestión y mejora del paisaje de las zonas urbanas y periurbanas.



5.5. Paisajes periurbanos, teselas. Fuente: documento que se cita en el texto Pays.Med, líneas guía

“El paisaje periurbano se distingue, pues, por estar constituido por teselas residuales de áreas verdes delimitadas por infraestructuras y asentamientos residenciales, comerciales e industriales que no tienen relación con la actividad agrícola. Por tanto, se observan extensas y desordenadas áreas urbanas sin límites bien claros, vinculadas a áreas marginales abandonadas y degradadas, pero también a áreas agrícolas –tanto de permanencia histórica como transformadas- que a menudo ofrecen un valor más ecológico y medioambiental que productivo. Las tramas históricas del paisaje agrario están gravemente comprometidas, y las redes ecológicas, por consiguiente, están interrumpidas o dañadas”.<sup>26</sup>

---

<sup>26</sup> Proyecto europeo Pays.Med.Urban, “Ámbitos periurbanos. Líneas guía paisajísticas para el gobierno del territorio” [archivo digital], <http://www.paysmed.net/pays-urban/linee/>

## Los paisajes culturales

Según el *Convenio Europeo del Paisaje*, se entiende por paisaje “cualquier parte del territorio tal y como lo percibe la población, cuyo carácter sea el resultado de la acción e interacción de factores naturales y/o humanos”.

La mirada como componente cultural. “Desde el momento en que se considera imprescindible el concurso de la percepción humana para la existencia del paisaje, la componente cultural juega un papel de extraordinaria relevancia, incluso en aquellos en los que son dominantes los valores naturales. Dando por sentado, pues, que todos los paisajes son culturales, (...) el objetivo es destacar a través de esta denominación aquellos paisajes en los que los valores culturales (sean estos históricos, patrimoniales, inmateriales, etcétera) destacan en el conjunto, fundamentan su singularidad, y, derivado de todo ello, son objeto de una gestión específica”.<sup>27</sup>



5.6. Madrid desde Torres Blancas, Antonio López 1974-1982

Fuente: <http://www2.museothyssen.org/microsites/exposiciones/2011/antoniolopez/museo3.html>

---

<sup>27</sup> Laboratorio del Paisaje del IAPH, “Introducción”, *Paisajes y patrimonio cultural en Andalucía. Tiempo, usos e imágenes*, Colección PH cuadernos (Consejería de Cultura Junta de Andalucía, 2010)

## El paisaje y la identidad



5.7. Proyecto 'caminar el mapa'.

Fuente: <http://infobbaa.blogspot.com.es/2014/01/casa-del-caminar-jordi-lafon-domenec.html>

Proyecto "Caminar el mapa"<sup>28</sup>. Acción relacionada con las 'derivas' situacionistas y otras experiencias que afrontan el hecho de conocer la realidad de la ciudad, sumergiéndose corporalmente en el espacio urbano). Proponen 'caminar el mapa', entendiendo este simple hecho como una acción generadora de experiencias y un instrumento útil para el conocimiento del territorio contemporáneo y de sus transformaciones; trabajan sobre la ciudad contemporánea en sus márgenes y zonas de conflicto, para conseguir herramientas para la acción.

Buscar la identidad. "Estas últimas décadas, inmersas en la cultura de la posmodernidad, y caracterizadas por la globalidad y la homogenización, el consumo masivo, la calidad superficial y la segmentación, han dado como resultado una fuerte cultura de masas, que debilita nuestras identidades nacionales y regionales. Esta situación nos presenta desafíos muy grandes para la conservación de la autenticidad en el patrimonio edilicio, urbano y rural, que tenemos que afrontar para asegurar este legado de mensajes y productos a aquellos que nos sucederán"<sup>29</sup>. Carta de Brasilia 1995, *Sobre la autenticidad*, reflexión final.

---

<sup>28</sup> Domènec, Pere Grima y Pau Faus, "Caminar el mapa", acción artística (Facultad de Bellas Artes, Universidad de Barcelona, 2014)

<sup>29</sup> V Encuentro ICOMOS Cono Sur, *Carta de Brasilia, Documento regional del Cono Sur sobre Autenticidad* (Brasilia, 1995)

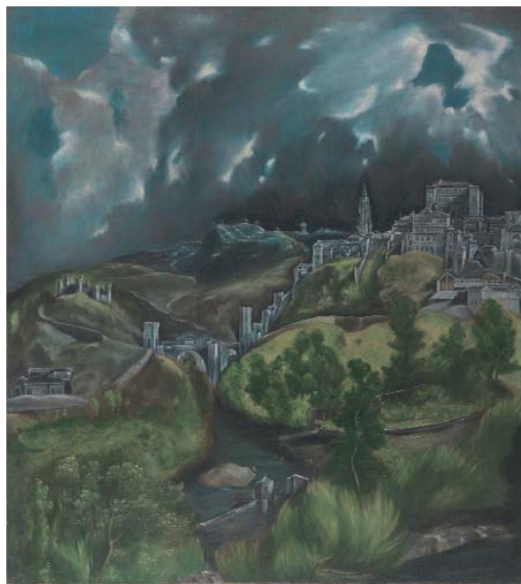


### 5.3. ESTRATEGIAS DE INTERVENCIÓN

#### PROTECCIÓN

##### Protección de los accesos a Toledo

Javier Maderuelo señala la 'Vista nocturna de Toledo' de El Greco (fig. 5.8) como el primer paisaje español, al carecer la representación de figura humana y de propósito alguno de narración religiosa o mística<sup>30</sup>. Cuando El Greco pintó esta vista de Toledo, el paisaje no se había instaurado todavía como género pictórico; los artistas podían incluirlo como fondo de sus representaciones pero no pintaban un paisaje sin un tema iconográfico que le diese sentido al cuadro. El río Tajo, los edificios y las colinas, la ciudad y sus alrededores son los protagonistas de la obra, así como la luz fantasmagórica de la tormenta.



5.8. Vista de Toledo. El Greco, 1598. Fuente: Zoido Naranjo, artículo que se cita en el texto

En la exposición que sigue se explica el mecanismo usado en Toledo para la protección de las vistas desde sus accesos principales; referencia de Zárate Martín.<sup>31</sup>

---

<sup>30</sup> Florencio Zoido Naranjo, "El paisaje un concepto útil para relacionar estética, ética y política", *Scripta Nova: revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, nº16 (2012):387-424

<sup>31</sup> M. Antonio Zárate Martín, "Toledo. Planeamiento y especulación en ciudades históricas", *Anales de Geografía*, vol.27 nº2 (2007):151-175



La declaración de Toledo como Conjunto Histórico Artístico en 1940 y la preocupación por el patrimonio han sido determinantes en la configuración de la forma urbana y en el desarrollo espacial de la ciudad. Destacan la acumulación sobre un mismo espacio de elementos de distintas culturas, y de una silueta urbana y un entorno natural que forman un todo indisoluble con la ciudad construida.

Para proteger las imágenes del conjunto en el acercamiento por las carreteras que ofrecen las mejores vistas (3 conos de acceso desde el norte), se aprobaron en 1965 las 'zonas de protección de paisaje' (fig. 5.9). Estas zonas de protección han sido respetadas durante mucho tiempo por el planeamiento oficial y la práctica de la construcción de la ciudad. La normativa resultante de los Planes Generales de 1964 y 1986 se vio obligada a tener en cuenta la existencia de estas zonas. El Plan Especial del Centro Histórico, aprobado en 1997, mantuvo también las tres zonas de protección de paisaje creadas antes para conservar la silueta de la ciudad histórica. Y finalmente, la declaración de la ciudad como 'Patrimonio de la Humanidad' en 1986, incluyó también las anteriores consideraciones paisajísticas como elemento de protección del conjunto histórico. La memoria del Plan Especial del Centro Histórico (PECH) también las incluyó en su texto.



5.9. Zonas de protección de paisaje del Plan Especial Casco Histórico de Toledo, 1997. Fuente: Zárate Martín, artículo que se cita en el texto

Esa situación legal se ha mantenido, hasta que como consecuencia de la presión urbanística se decidió la urbanización de la Vega Baja y el Ayuntamiento aprobó el actual Plan de Ordenación Municipal, en el que esta protección se ha suprimido. Esta eliminación permitirá sustituir usos agrícolas en los meandros próximos a la ciudad, y trazar nuevos viales en su interior, aparte de la construcción de otras infraestructuras y edificaciones.

## ACCESO A LA CIUDAD Y EL PAISAJE: TEMAS EMERGENTES DE PROYECTO

A menudo las calles de acceso a los centros urbanos se han convertido en 'vías-mercado', con una sucesión impersonal de edificios e instalaciones que anuncia la llegada a la ciudad con la exuberante presencia de vallas publicitarias. En general, las infraestructuras en la ciudad son consideradas espacios carentes de identidad y reconocimiento morfológico. Precisamente en relación con esto, desde hace algún tiempo están teniendo lugar experiencias innovadoras que intentan hacer de la infraestructura una oportunidad para volver a proyectar el paisaje urbano.<sup>32</sup>

A lo largo de las vías de acceso a la ciudad, ya sean grandes tramos de carreteras que entran en el tejido urbano o carreteras secundarias, la construcción de nuevas arquitecturas intentan dibujar señales pertinentes simbólica y funcionalmente, como una especie de 'límite' dentro de una periferia que se desenvuelve en un espacio indefinido entre ciudad y campo, en zonas que parecen destinadas a una progresiva urbanización. En estos paisajes casi siempre dominados por secuencias de edificios comerciales que bordean la carretera, se proyectan nuevas 'puertas de entrada' a la ciudad que deberían asumir un papel de articulación funcional, y que se proponen también como una nueva referencia visual y simbólica en una ciudad 'sin fronteras'. Una función particular se confía en estos casos al diseño del espacio verde, así como muy a menudo espacios residuales se pasan a ser espacios de oportunidad para crear sitios de recreo accesibles, conectados a los sistemas de movilidad peatonal.

**Objetivos.** Desde hace ya un tiempo se considera que las infraestructuras de comunicación deben ser vistas como espacios para construir lugares urbanos, garantizando la calidad estética, la creación de nuevos espacios de relación, y el establecimiento de vínculos funcionales, morfológicos y simbólicos con el contexto. Para el proyecto de los accesos urbanos, se marcan los siguientes objetivos generales:

- Reconectar las redes de infraestructura
- Recualificar los paisajes de la periferia
- Coser la ciudad existente con los fragmentos de ciudad nueva
- Reactivar áreas monofuncionales obsoletas o abandonadas
- Poner en valor la ciudad como conjunto

---

<sup>32</sup> Sandra Camicia, coord., et al., "Guida alle buone pratiche per il paesaggio delle infrastrutture. Accessi ai centri urbani", PAYS.DOC Programa INTERREG IIIB (Regione Umbria, 2007)

Para conseguir estos objetivos, en el documento de 'buenas prácticas' se proponen las siguientes líneas-guía:

- Establecer relaciones morfológicas y funcionales con el contexto paisajístico
- Establecer relaciones simbólicas con el contexto paisajístico
- Maximizar la permeabilidad visual
- Reforzar la identidad de los nuevos paisajes
- Crear espacios vitales basados en usos culturales
- Aumentar las relaciones ecológicas y ambientales
- Maximizar los intercambios de transporte
- Promover proyectos de paisaje con una visión de conjunto coherente
- Promover los acuerdos alrededor de las intervenciones

## **ESTRATEGIA 1. INTERVENIR DESDE EL ENTORNO**

Se apoya en la puesta en valor del espacio libre. Intervenir en los bordes de la ciudad desde la puesta en valor del entorno: fomento del uso del espacio periurbano para ocio, descanso, deporte, contacto con patrimonio natural o edificado; o incluso para la productividad del suelo, con huertos urbanos por ejemplo. Son estrategias que buscan la conexión de lo urbano con su entorno, hacer los bordes permeables. Se presentan algunos ejemplos significativos.

### **Los cinturones verdes. El 'Green belt' de Londres**

En Gran Bretaña la idea de recomponer la relación entre ciudad y campo nace en el siglo XIX cuando el crecimiento incontrolado de la ciudad lleva a Ebenezer Howard a formular el modelo urbano de la ciudad-jardín. A partir de este momento la gestión de un sistema de espacios abiertos alrededor de las ciudades ha representado hasta hoy día el instrumento para garantizar calidad urbana en los modelos de desarrollo de las ciudades británicas.<sup>33</sup>

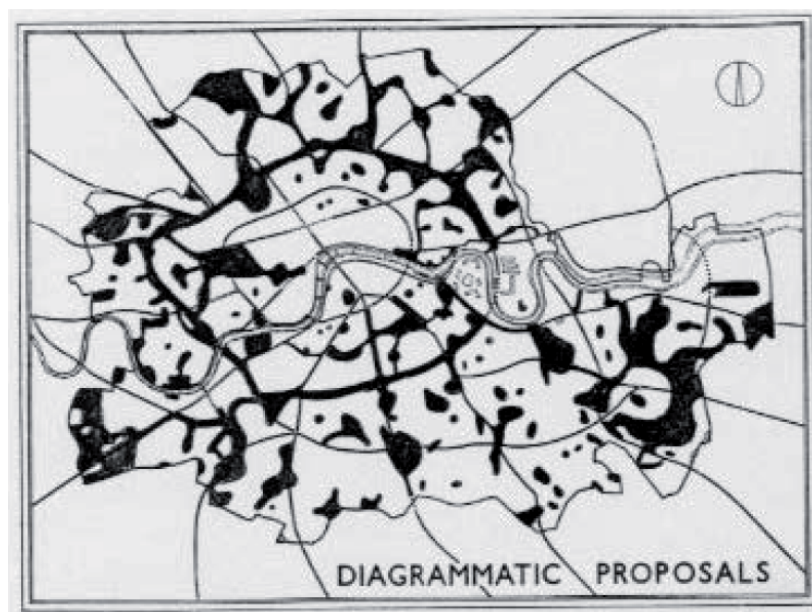
Ya en 1929 en un informe relacionado con el Greater London Regional Plan, se advierte de la necesidad de amplios espacios destinados al recreo de la población urbana. Con este fin se propone utilizar los espacios abiertos en el límite del urbano entrelazándolos entre sí en un sistema no continuo, pero sí accesible desde la ciudad, y que denominan Green Girdle, la

---

<sup>33</sup> Julián Galindo y Annalisa Giocoli, "Los bordes de la ciudad metropolitana: apuntes para repensar la ciudad", *QRU Quaderns de Recerca en Urbanisme*, nº2 (2013):100-117

guirnalda verde. En 1938, se aprueba a nivel estatal el Green Belt Act, instrumento aun vigente que delimita y preserva las zonas rurales periurbanas. Desde la óptica anti urbana característica de la cultura anglosajona, los objetivos del Green Belt son: controlar el crecimiento urbano, evitar la continuidad entre asentamientos, y preservar las características específicas de cada núcleo urbano.

En los años cuarenta, ante la imposibilidad de contrarrestar la presión urbanística sobre el espacio agrícola, se introduce una idea clave en la construcción de un modelo de gestión del espacio abierto: La idea de que la actividad productiva del territorio garantice su preservación.



5.10. Esquema del sistema de espacios libres en el County of London Plan, 1943. P.Abercrombie. Fuente: Galindo y Giocoli, artículo que se cita en el texto

En el County of London Plan de 1943 Patrick Abercrombie, según esta propuesta, aplica en toda la área metropolitana de Londres la idea del 'park system', como elemento estructurante del desarrollo urbano. Considera que el Green Belt londinense tiene que unirse al conjunto de espacios libres y parques de la misma ciudad a través de la construcción de un sistema continuo de conexiones entre espacios abiertos de diferente naturaleza (fig. 5.10).

La necesidad de planificar un sistema de espacios abiertos queda recogida en planes posteriores, con el objeto de mantener una cierta visión unitaria. Se introducen otros dos importantes aspectos: la preservación de la identidad de la zona rural y la recualificación urbana a través de la reutilización de las áreas abandonadas. Ya en los años noventa la necesidad de buscar nuevos instrumentos menos rígidos que el Green Belt para preservar

espacios abiertos más reducidos y con un carácter no permanente, lleva a la introducción, en varios planes urbanísticos municipales, de nuevas estrategias de protección. Son instrumentos que, manteniendo la misma lógica de relación entre ciudad y campo, pueden aplicarse de una forma más flexible y abierta a transformaciones en la escala local<sup>34</sup>:

- Los 'strategic gaps', espacios separadores entre asentamientos urbanos
- Los 'rural buffers', espacios de transición entre urbano y rural con función amortiguadora
- Los 'green wedges', las cuñas verdes con una función modeladora del crecimiento urbano

En 2004 Richard Rogers apunta a una aproximación más proyectual sobre el espacio abierto en la que incluye también las áreas intersticiales o abandonadas, como ámbitos indispensables para regenerar los márgenes urbanos. El modelo territorial del desarrollo de Londres se configura con la potenciación de tres corredores de regeneración urbana, que conectan el centro con los aeropuertos y con el mismo Green Belt. Con este Plan se reafirma el papel del Greenbelt como instrumento de preservación. La novedad está en que se diseña un sistema de espacios abiertos conectados con el Green Belt donde se incorporan, como sugería Rogers, los espacios vacantes.

### **Anillo verde de Vitoria-Gasteiz**

La idea del Anillo Verde de Vitoria-Gasteiz<sup>35</sup> surge a comienzos de la década de los 90 con la finalidad de dar una solución integral a los problemas de su periferia urbana y al estado de degradación general que la zona presentaba. Al inicio del proyecto, en los extrarradios de la ciudad coexistían zonas de alto valor ecológico que habían conseguido sobrevivir a la expansión urbanística e industrial de la ciudad, con graveras, vertederos y otros espacios degradados que amenazaban a los primeros. La zona ofrecía unas condiciones precarias y de inseguridad para la estancia y el paseo, habiéndose convertido en una barrera física y también social entre el entorno urbano y el medio rural adyacente

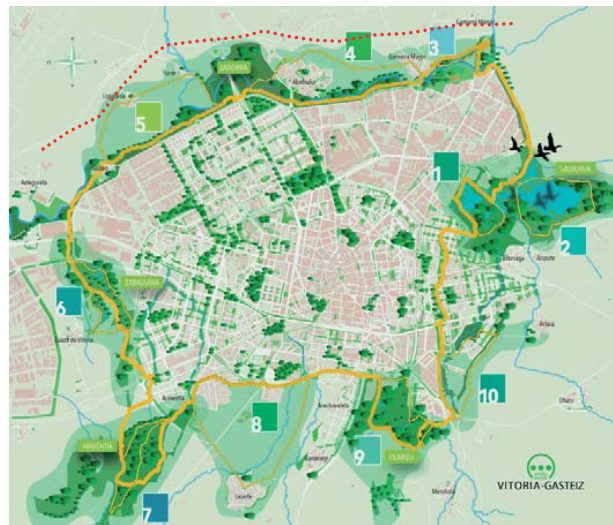
Para hacer frente a la problemática existente y reconvertir y/o poner en valor, en su caso, los espacios periurbanos, claramente residuales e infravalorados, se decidió acometer un proyecto a gran escala que englobara toda la periferia de la ciudad y diera solución tanto a las

---

<sup>34</sup> En una línea similar trabaja el Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Granada, que plantea distintas estrategias para proteger el patrimonio territorial

<sup>35</sup> Proyecto Anillo Verde de Vitoria-Gasteiz, web del proyecto  
<http://www.vitoria-gasteiz.org/we001/was/we001Action.do?idioma=es&accionWe001=ficha&accion=anilloVerde>

áreas más intervenidas como a los enclaves naturales. Se trataba básicamente de crear una red de espacios verdes periurbanos, con el objetivo principal de restaurar y recuperar la periferia de Vitoria-Gasteiz, tanto desde el punto de vista ambiental como social, para crear una gran área verde de uso recreativo en torno a la ciudad. Una vez que la red de parques se complete, el Anillo formará un continuo que podrá recorrerse cómodamente a pie o en bicicleta.



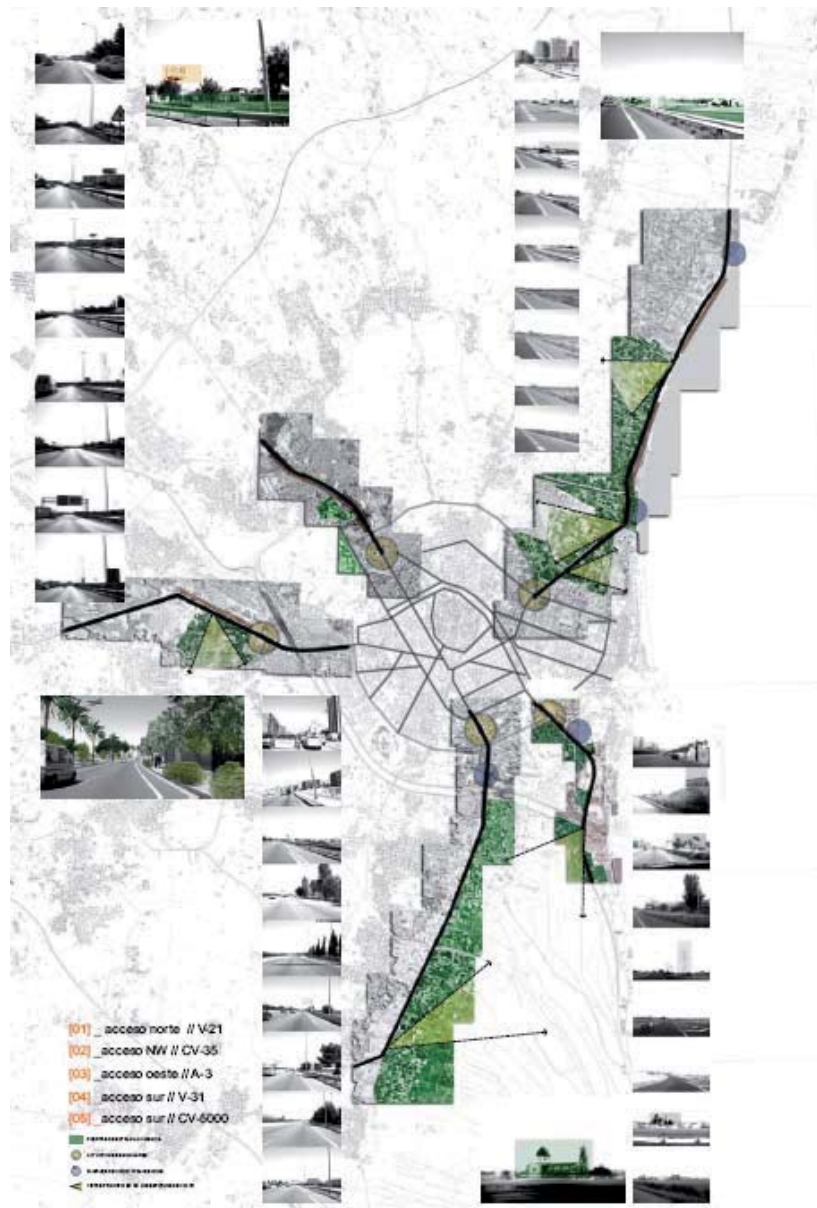
5.11. Anillo verde de Vitoria-Gasteiz, esquema. 79 km de itinerarios peatonales y ciclistas, en continuidad y con conexión a los principales espacios urbanos. Fuente: web del proyecto

### Caso de la Huerta de Valencia

La Huerta de Valencia es un paisaje cultural milenario, producto de la historia, que forma parte de las señas de identidad de la ciudad de Valencia y de su entorno metropolitano como espacio agrícola periurbano. La Huerta está definida por un espacio geográfico e histórico que conserva el sistema de regadíos de las acequias y las comunidades de regantes tradicionales que desde tiempo inmemorial organizan los aprovechamientos colectivos del agua.

El Plan de la Huerta de Valencia plantea la convivencia de lo urbano, de la ciudad, con un sistema agrícola histórico y vigente definido por su infraestructura de riego. De esta forma, desarrolla estrategias para la integración paisajística de la agricultura, las personas y el agua de la huerta ya que afectan directamente al paisaje y a su funcionalidad agrícola, si bien, pueden ser elementos positivos si se diseñan o reajustan de forma que permitan recorrer el territorio disfrutando del paisaje y conformando bordes urbanos nítidos que faciliten la permeabilidad funcional y visual entre la ciudad y la huerta.





5.12. Análisis visual de los accesos principales a la ciudad de Valencia: Acceso norte V-21, acceso NW CV-35, acceso oeste A-3, acceso sur V-31, y acceso sur CV-5000. Se identifican:

- Puertas de entrada a Valencia
- Actuaciones singulares
- Paisajes de valor atravesados
- Vistas principales de los espacios de valor

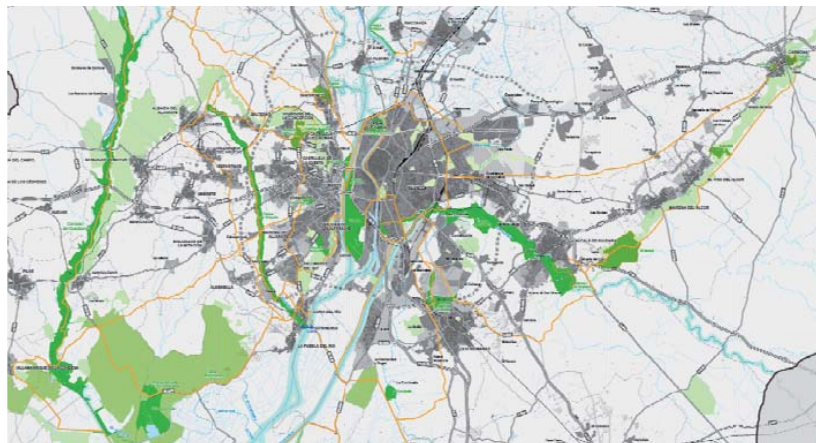
Fuente: Plan de Acción Territorial de Protección de la Huerta de Valencia

El Plan de Acción Territorial de Protección de la Huerta de Valencia, plantea dentro de sus estrategias la integración paisajística de infraestructuras y borde urbano. Considerando que las infraestructuras de transporte son los elementos que en mayor medida condicionan la protección y la percepción de la huerta histórica que rodea la ciudad de Valencia, plantea objetivos de diseño que deben incorporar entre otros criterios de integración paisajística:<sup>36</sup>

- Evitar la fragmentación de la huerta con nuevas infraestructuras
- Proteger la sensación de ciudad rodeada del paisaje de huerta, y evitar que las infraestructuras sean percibidas como una barrera entre la huerta y las zonas urbanas
- Mejorar el disfrute visual hacia la huerta desde las carreteras
- Ajustar las actuaciones en infraestructuras conforme a los niveles de protección de los espacios de huerta.

### Parques periurbanos

**Área metropolitana de Sevilla.** El Plan de Ordenación del Territorio propone para la ciudad metropolitana un orden que se fundamenta tanto en un conjunto de redes y servicios, como en un paisaje interior que, teniendo como base material el sustrato territorial, la red fluvial y el relieve de altos y cornisas de las comarcas que rodean la capital (Aljarafe y Los Alcores), es recreado mediante nuevos desarrollos paisajísticos.<sup>37</sup>



5.13. Red de espacios libres, Plan ordenación del territorio de la aglomeración urbana de Sevilla. Fuente: POTAUS

---

<sup>36</sup> Plan de Acción Territorial de Protección de la Huerta de Valencia, "Estrategia 3 Integración de infraestructuras y borde urbano. Mejora paisajística de los accesos a Valencia", Generalitat Valenciana

<sup>37</sup> Consejería Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, *Diagnóstico ambiental de las ciudades andaluzas de más de 30.000 habitantes* (Consejería Medio Ambiente, Junta de Andalucía, 2001)



Para ello se propone un sistema de espacios libres que busca relacionar los actuales jardines y parques urbanos con grandes parques metropolitanos (a ejecutar en los diferentes sectores), y con una extensa zona forestal (a desarrollar con especies autóctonas) que ocuparía las áreas y lugares de mayor fragilidad visual aún no urbanizadas (cornisas, escarpes y altos) y los ejes lineales que marcan el paisaje llano de la vega (cauces fluviales y arroyos). Este conjunto de elementos quedará trabado por una red de vías arboladas: caminos rurales y vías pecuarias con interés paisajístico y avenidas y paseos urbanos.

### El patrimonio como recurso. Los parques patrimoniales

Definiendo de manera simplificada un paisaje cultural como el ámbito geográfico asociado a un evento, a una actividad o a un personaje histórico, que contiene valores estéticos y culturales, surgen como figura asociada los parques patrimoniales<sup>38</sup>. Los parques patrimoniales se fundamentan en el estudio y rehabilitación de elementos patrimoniales, y en su utilización para atraer vecinos, estudiosos y turistas. Son proyectos que persiguen al tiempo la preservación y revaloración de los recursos patrimoniales y el desarrollo económico de la región. Normalmente se atiende a estas fases: primero el inventario de los recursos, su jerarquización e interpretación en función de una determinada historia; y posteriormente la construcción de una estructura soporte que mediante itinerarios los vincule entre sí y con equipamientos asociados (centros de interpretación, miradores, o servicios).



5.14. Propuesta de parque cultural en los Alcores, promovida por ayuntamientos y otras entidades locales para proteger los valores paisajísticos de la zona. Fuente: <http://losalcoresparquecultural.blogspot.com.es/>

<sup>38</sup> Joaquim Sabaté, "De la preservación del patrimonio a la ordenación del paisaje", *El paisaje y la gestión del territorio* (Diputació de Barcelona, 2006):329-342

## ESTRATEGIA 2. INTERVENIR DESDE LO URBANO

Se pretenden recualificar zonas degradadas y conectar ciudad y entorno con proyectos significativos que tengan poder de atracción; como focos de activación de los paisajes. Tiene que ver con conceptos como proyectos-estrella, imagen de marca, o monumentalización.

La necesidad de referentes. “La presencia de monumentos, entendidos como hitos o referencias, no debe quedar acotada y reducida a las áreas centrales, a los tejidos históricos. Hay que introducir elementos generadores de identidad, creadores de referencias en todo el espacio urbano, en el de la periferia más anodina”.<sup>39</sup>

### Recuperación de la ría de Bilbao

Alcance del proyecto de regeneración urbana<sup>40</sup>. En un escenario en el que el sistema económico había cambiado radicalmente dejando grandes zonas centrales de la ciudad abandonadas (reconversión industrial años 70), los discursos son de revitalización económica. Es ya en los 90 cuando se empieza a trabajar la ‘regeneración urbana’ con un discurso integrador en el sentido que asume estrategias económicas, sociales y ambientales, además de acciones urbanísticas.



5.15. Ría de Bilbao, antes y después de la recuperación. Fuente: <http://m.deia.com/deia-40-urte/bilbao-ria-2000-la-herramienta-que-lidero-la-recuperacion-urbanistica>

---

<sup>39</sup> Fernando Gaja i Díaz, “El espacio público una especie amenazada. Catálogo de agresiones, decálogo para su recuperación”, *Ciudades (im)propias: la tensión entre lo global y lo local*, II Congreso internacional arte y entorno (Valencia: CIAE y UPV, 2009):165-173

<sup>40</sup> Joseba Juaristi Linacero, “Algunas reflexiones sobre la revitalización y regeneración urbana en Asturias central y en el Bilbao metropolitano (1980-2010)”, *Proyecto Urbspain, El impacto del modelo autonómico en las ciudades españolas* (Madrid: ed. UAM, 2012):467-518

La 'regeneración urbana' comienza cuando para salir de la crisis se asumen modelos de transformación que unen la revitalización económica con la transformación física de la ciudad, esto es, renovación urbanística, acciones sobre equipamientos y las infraestructuras de transporte, innovaciones en las dotaciones de ocio, arquitectura de vanguardia, todo ello no como un simple adorno o factor de marketing urbano, sino desde la concepción unitaria de la ciudad como elemento central del sistema productivo y reproductivo de la sociedad.

### Plan de equipamientos e infraestructuras culturales de Córdoba



5.16.1. El río Guadalquivir y sus vaguadas. El agua modela el territorio y define el carácter urbano de Córdoba

5.16.2. El Sistema Río. Secuencia de espacios públicos y equipamientos culturales a activar

Fuente: web que se cita en el texto

El plan<sup>41</sup> establece la relación de cultura y ciudad a través del espacio público como lugar de activación cultural al aire libre, además de conexión entre los equipamientos. Se establecen como prioritarios unos equipamientos de ámbito territorial que generan polaridades con los sistemas territoriales en los que se indican itinerarios paisajísticos culturales que recorren la

<sup>41</sup> Plan de equipamientos e infraestructuras culturales de Córdoba. Buenas prácticas para el paisaje en áreas periurbanas, Pays.Med.Urban. Premio mediterráneo del paisaje en su tercera edición (2007-2013), categoría A 'Planes y programas'

Fuente: [http://www.paysmed.net/pmp/chiusi/4-iii\\_edizione/6-68-plan\\_of\\_cultural equipments\\_and.html](http://www.paysmed.net/pmp/chiusi/4-iii_edizione/6-68-plan_of_cultural equipments_and.html)

sierra y la campiña; a nivel local una serie de equipamientos de barrio puntuales perfilan la integración de los ámbitos urbanos externos al centro histórico en las actividades de la ciudad, transformándose en 'lámparas' culturales de la periferia; el espacio público se entiende como elemento de unión de los equipamientos y lugar activado a su vez para eventos culturales al aire libre; el Guadalquivir se incorpora como boulevard cultural, para reanudar definitivamente la relación de Córdoba y sus ciudadanos con el sistema fluvial. Se integrará el territorio para que la cultura sea generadora de ciudad y de su relación con el paisaje.

### Euralille

*Euralille*<sup>42</sup> es una operación de renovación urbana de escala metropolitana y europea que incide a escala local urbana. Tiene como objetivo conformar un nuevo centro de actividades terciarias en la ciudad en torno a la nueva estación del TGV, un nodo infraestructural y de actividades, un *hub* internacional interconectado con el noreste de Europa -conecta con las ciudades de París (60min), Londres (80min) y Bruselas (40min)-. Para su emplazamiento, en la parte oriental de la ciudad en una zona intermedia entre el centro histórico y la periferia, se aprovechan los espacios obsoletos y en desuso cercanos al centro (por desindustrialización), y de toda la aglomeración metropolitana.



5.17. Nodo intermodal de Euralille, Lille (Francia). Masterplan, arquitecto Rem Koolhaas OMA, 1989-1994. Proyecto recogido en la 'Guía de buenas prácticas para el paisaje de las infraestructuras, accesos a los centros urbanos', del proyecto de cooperación europeo PAYS.DOC para las buenas prácticas de paisaje  
Fuente: [www.oma.eu/](http://www.oma.eu/) POPSU-Lille, rapport final (2008)

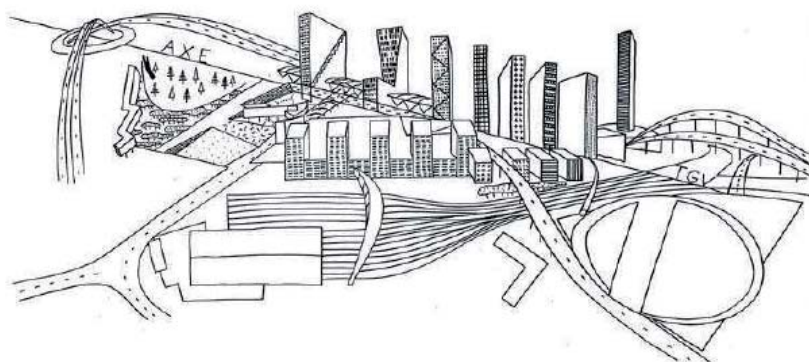
---

<sup>42</sup> Miguel Mayorga, "Espacios de centralidad urbana y redes de infraestructuras" (tesis doctoral, Dpto. de infraestructura del transporte y del territorio, Universidad Politécnica de Cataluña, 2013)



Su programa se basa en un centro de negocios con actividades mixtas (oficinas, centro comercial, hotel, ocio, etc.) vinculado a un intercambiador modal terrestre (ferroviario y viario principalmente). *Euralille* ejemplifica una estrategia de centralidad urbana de tipo nodal, en torno a un elemento principal, el nodo de la estación *TGV-Gare Lille Europe*, con superposición e hibridación entre infraestructuras, edificación y espacio libre. A nivel simbólico el conjunto ha logrado crear una imagen mediática representativa de Lille, a partir de la acumulación y superposición de edificios y de elementos infraestructurales, proyectados mediante criterios de maximalismo formal y funcional, y es una centralidad con usos mixtos que intenta crear un lugar compatible con la ciudad existente.

Koolhaas, autor del master-plan, retoma en este proyecto su aproximación teórica a la 'ciudad genérica', reconociendo un valor en el caos de la realidad metropolitana, haciendo énfasis a nivel infraestructural en la idea de conseguir una "máxima superposición de redes", y a nivel de espacio urbano, un espectáculo de la simbiosis entre cultura y economía.



5.18. Esquema Euralille, Rem Koolhaas OMA. Fuente: [www.oma.eu](http://www.oma.eu)

### Los paisajes icónicos

Entre los nuevos paisajes urbanos encontramos según Español Echániz los paisajes de las nuevas áreas residenciales, paisajes de compensación y de trastienda, paisajes de los centros comerciales, paisajes de la movilidad, y paisajes icónicos. Estos últimos se relacionan con identidad, teatralización y poder.

"La banalización, es decir, la pérdida de carácter general del escenario de la vida urbana no es del gusto de los ciudadanos que habitan la ciudad, ni de sus visitantes, ni desde luego de sus representantes. En este contexto general determinados enclaves urbanos cobran un especial reconocimiento por su marcada identidad.

El conjunto es muy variado. Algunos conjuntos monumentales, áreas urbanas en márgenes de ríos y costas, en montes o simplemente entornos históricos se ven como guardianes de la identidad del ámbito urbano. La característica común a todos estos lugares es su legibilidad, es decir, su fácil interpretación y lectura por un observador medio, superficial y apresurado. Las formas y composición juegan un papel crucial en este reconocimiento de su valor identitario (...) Se trata de paisajes 'icónicos', de manera que su tratamiento tiende a responder más a una visión formal que a un reconocimiento de su valor integral como productos culturales que son. Se teatralizan, se visitan como símbolos más por constatar que por conocer, sin otra función ni relación con el observador. Aparecen asociados a un especial consumo de identidad y paisaje (turismo cultural, localismo, pintoresquismo, etc.) comercializando un equívoco aprecio por la nostalgia de señas de identidad".<sup>43</sup>

La simplificación del paisaje como producto de consumo:

"La reacción social frente a la estandarización de las pautas culturales se está traduciendo en un sentimiento contradictorio y complejo de añoranza de ambientes con carácter, que encuentra en lo pintoresco una respuesta rápida y satisfactoria (...). El valor del paisaje, también el del paisaje urbano, se entiende como un valor digno de ser adquirido y comercializado, lo que repercute en el tratamiento que se hace de los paisajes con mayor carácter y más legibles (paisajes icónicos)".



5.19. La Défense como paisaje urbano icónico. Fuente: Español Echaniz, artículo que se cita en el texto

---

<sup>43</sup> Español Echániz, "La recuperación del valor del paisaje urbano, una respuesta a la banalización desde las identidades del universo metropolitano"

## Densificar

Retrofitting Suburbia<sup>44</sup> (Remodelando Suburbios) es una nueva corriente urbanística que surge en Estados Unidos con motivo de la degradación de la periferia residencial de las ciudades (sprawl), y que propone actuaciones puntuales de densificación para hacer de estas unas zonas más habitables y sostenibles.

La trama urbana de estos suburbios americanos está altamente especializada y su configuración es difícil de readaptar a las nuevas necesidades. Con esta estrategia de actualización del tejido, se actúa sobre espacios obsoletos, como las antiguas áreas comerciales con sus extensas áreas de aparcamiento o centros de oficinas poco rentables, y permiten la incorporación de nuevos servicios, equipamientos, espacios de trabajos y viviendas, entre otros, que regeneran la actividad del barrio con nueva población, compactando la trama urbana y facilitando distancias caminables. Una actualización de la periferia que permite la transformación del borde metropolitano distante en un ámbito más central y más sostenible. Los tres objetivos básicos que plantea esta solución urbana son:

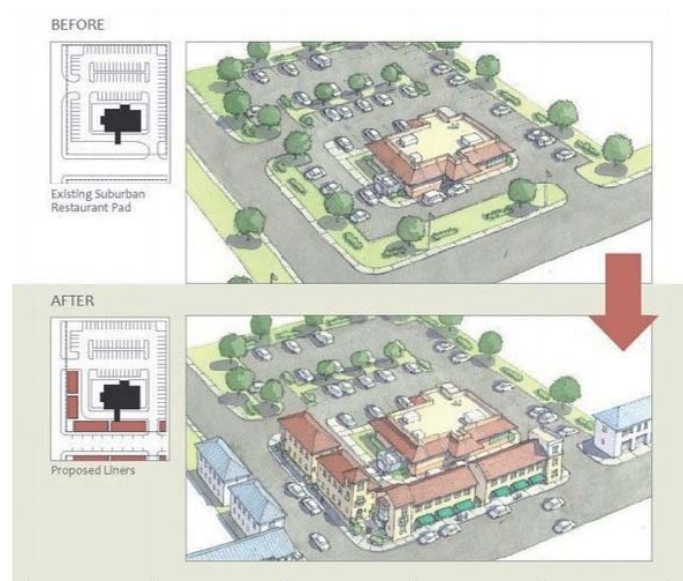
- Re-habilitación con más usos comunitarios. Hay múltiples experiencias de grandes superficies comerciales que se han reutilizado como bibliotecas, iglesias o gimnasios
- Reurbanización. Generar el centro urbano que el suburbio nunca tuvo incorporando pequeñas dotaciones de barrio o prever ámbitos verdes dentro de las superficies libres existentes para construir parques públicos
- Recuperación del verde. Existen muchos sitios en los que quizá no se debería haber construido, y quizá ahora tienen una oportunidad para la recuperación ecológica y natural

En definitiva, el planteamiento de 'Retrofitting Suburbia' es promover una actitud medioambientalmente responsable ante esta problemática de la ciudad de gran extensión donde las distancias que hay que recorrer en vehículos son cada vez mayores, que no favorecen la cohesión social, que no invitan a caminar. Y recuperar zonas muertas y olvidadas, así como edificios abandonados y moribundos, especialmente los aparcamientos al aire libre y los centros comerciales que aparecieron hace décadas cuando el suelo era más barato en el entorno de las ciudades, para proponer espacios urbanos más compactos y habitables.

---

<sup>44</sup> Ellen Dunham-Jones y June Williamson, *Retrofitting suburbia: urban design solutions for redesigning suburbs* (New Jersey: John Wiley & Sons cop., 2009)





5.20. Ejemplo estrategia de densificación 'retrofit'. Fuente: Dunham-Jones, Ellen, y Williamson, June. Retrofitting Suburbia

### Intervenciones de bajo impacto

La red de espacios abiertos como paisajes 'de compensación' frente a la degradación urbana.

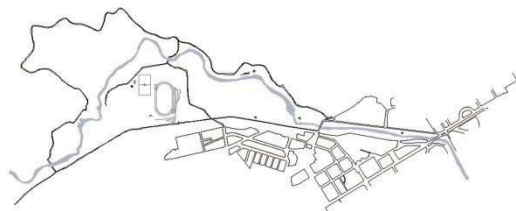
"De gran importancia para la habitabilidad del paisaje urbano son aquellos lugares que proporcionan a los ciudadanos los referentes de naturalidad, descanso y ocio que no encuentran en la trama urbana propiamente dicha. Es así que el paisaje edificado denso cuenta con áreas interiores donde la construcción se relaja. Son los espacios abiertos, una malla más o menos regularizada de parques, plazas y jardines donde los caracteres urbanos se relajan hasta incluso desaparecer. La congestión, la tensión y el ambiente deteriorado de lo urbano requieren estos paisajes de compensación, donde individual o colectivamente es posible relacionarse con el entorno de una manera más relajada e informal. (...) En el imaginario colectivo del habitante urbano hay un lugar destacado para estos paisajes de compensación que se hermana con la aceptación de la inevitable degradación del paisaje urbano".<sup>45</sup>

---

<sup>45</sup> Español Echániz, "La recuperación del valor del paisaje urbano, una respuesta a la banalización desde las identidades del universo metropolitano"

La posibilidad de equipar sin monumentos. RCR Arquitectes, estadio de atletismo en Olot.<sup>46</sup>

Emplazada en un entorno natural, esta pista de atletismo permite enfatizar los valores paisajísticos existentes y acercar las carreras atléticas a la naturaleza. La pista se implanta en un claro de bosque. El discreto conjunto que forman el paisaje y las pistas deportivas sorprende al visitante por su lectura entrelazada, un lugar en el que naturaleza e infraestructura, elementos orgánicos e inorgánicos, se disuelven en un movimiento intercambiable. Más allá de su brillante emancipación de los tipos convencionalmente asignados a las instalaciones de atletismo, la arquitectura delimita un claro tranquilo en un denso bosque de robles. (...) El estadio es una intervención bucólica en el terreno, un paisaje fragmentado pero sereno, una arena sin límites donde corredores y espectadores, árboles y rocas reclaman su espacio al bosque de manera confiada y discreta.



5.21. Pistas deportivas en Olot. Planta de la intervención, y esquema de la relación con el entorno. Fuente: <http://www.rcrarquitectes.es/rcr/>

---

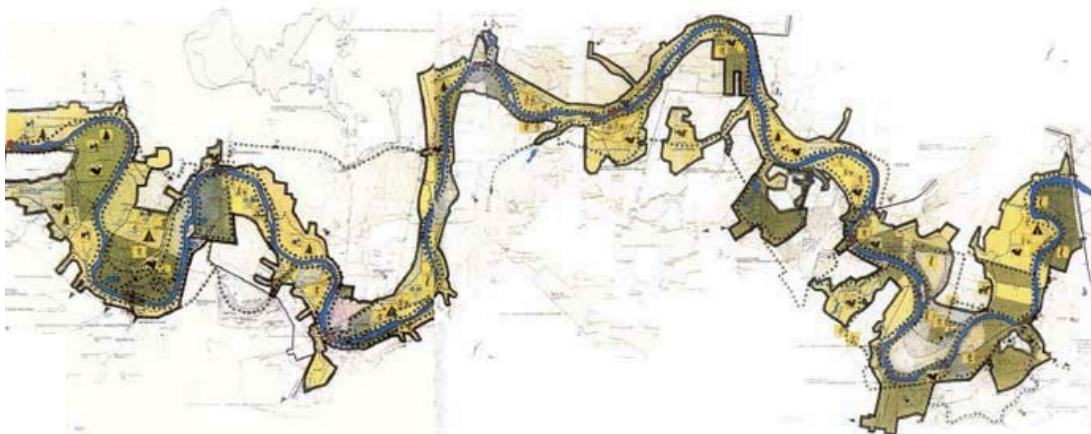
<sup>46</sup> Luis Fernández-Galiano, ed. *AV Monografías RCR arquitectes*, nº175 (Madrid: Arquitectura Viva, 2015)

### ESTRATEGIA 3. INTERVENIR EN LA INFRAESTRUCTURA

#### Carreteras paisajísticas. Las Greenways americanas

Las carreteras paisajísticas tienen como objetivo alcanzar los máximos niveles de calidad e integración paisajística. Surgen en Estados Unidos a finales del s.XIX, como apoyo a ideas de protección de la naturaleza. Se desarrollan desde entonces, con muy buenos resultados: “Sorprende hoy encontrar cómo en ese inmenso país están aprovechadas y desarrolladas las oportunidades para hacer ver a quienes lo recorren sus más hermosos paisajes naturales, para mostrarles los mejores puntos de vista, perfectamente señalados y acondicionados, para disfrutar de ellos con seguridad en unas condiciones de sobrio confort”.<sup>47</sup>

Origen. “Muchos autores reconocen en Frederick Law Olmsted el padre de la idea que generó las greenways, como primero en reconocer el potencial de los espacios abiertos lineales como acceso a los parques, extendiendo sus beneficios al conectarlos con el tejido urbano circundante. Pero en estos primeros sistemas de parques concatenados faltaba el interés ecológico, que en las greenways posteriores asume una importancia central. Las políticas urbanas actuales basadas en las vías verdes, además de ofrecer sitios naturales para el disfrute de los ciudadanos cerca de la ciudad, se proponen dar respuesta a la degradación de los recursos y restablecer el sistema ambiental dando continuidad al medio.



5.22. Grand River Corridor. Ontario, Canadá. Fuente: Angrilli, artículo que se cita en el texto

---

<sup>47</sup> Florencio Zoido Naranjo, dir., *Carreteras paisajísticas: estudio para su catalogación en Andalucía* (Sevilla: Consejería de Obras Públicas y Transportes, Centro de Estudio Paisaje y Territorio, 2009)

Esta greenway (fig. 5.22), que atraviesa cinco ciudades, está constituida por áreas diversas: urbanas, agrícolas, reservas naturales, y parques equipados. Los usos potenciales del corredor, ofrecen muchas posibilidades de disfrute, que incluyen actividades de recreo diversas que se localizan en función de la vulnerabilidad ambiental del sitio y del contexto urbano. Entre las funciones previstas hay campos de golf, áreas de acampada, merenderos, zonas de juego y parques urbanos. Sobre la orilla del río se han habilitado recorridos para peatones, bicis o caballos, accesibles desde las ciudades y conectados a los principales recorridos urbanos.”<sup>48</sup>

La sensibilidad hacia los recorridos, Nogué. “Pronto hará un siglo de los primeros parkways o vías-parque norteamericanas, diseñadas para proporcionar a los automovilistas una conducción placentera a través del acondicionamiento paisajístico. Mucho más antiguas son las carreteras bordeadas con las tradicionales hileras de árboles, pensadas para mucho más que para dar sombra en verano, y que en nuestro país comenzaron a talarse en fechas muy recientes, mientras que en Francia se conservan aun en centenares de tramos y son defendidas por asociaciones como la Association de Protection des Paysages”.<sup>49</sup>

### Proyectos reconocibles y coherentes



5.23. Puente de Calatrava, Reggio Emilia (Italia). Fuente: <http://www.exibart.com/notizia.asp?IDNotizia=28340>

En el territorio fragmentado de las afueras de Reggio Emilia, el conjunto de los tres puentes consigue un alto impacto visual, gracias a su tamaño, material, forma y relación perspectiva mutua, a modo de ‘puerta’.

---

<sup>48</sup> Massimo Angrilli, “Greenways”, *Urbanistica*, n°113, Istituto Nazionale di Urbanistica, Roma (1999):92-97

<sup>49</sup> Joan Nogué, “Las carreteras y el paisaje”

## Carreteras paisajísticas en Europa



5.24. Scenic Routes en Noruega, un reclamo turístico. Fuente: <http://www.sprk.ca/visit-norway/>

Algunos ejemplos en Noruega<sup>50</sup>. Se equipan las carreteras con servicios de calidad. Se usa la arquitectura para mejorar la experiencia del contacto con la naturaleza desde la carretera, a la vez que sirve como atracción en sí, con obras a lo largo de la carretera que refuerzan el carácter de la ruta e invocan otras narrativas sugerentes, poniendo el énfasis en la innovación y la creatividad.

## EL PAPEL INTEGRADOR DEL PAISAJE

### Legibilidad del paisaje y lugares de oportunidad

Usaremos este concepto de Lynch en *La imagen de la ciudad*: una cualidad visual específica, la claridad manifestada o 'legibilidad' del paisaje urbano: "Con esta expresión indicamos la facilidad con que pueden reconocerse y organizarse sus partes en una pauta coherente. Una

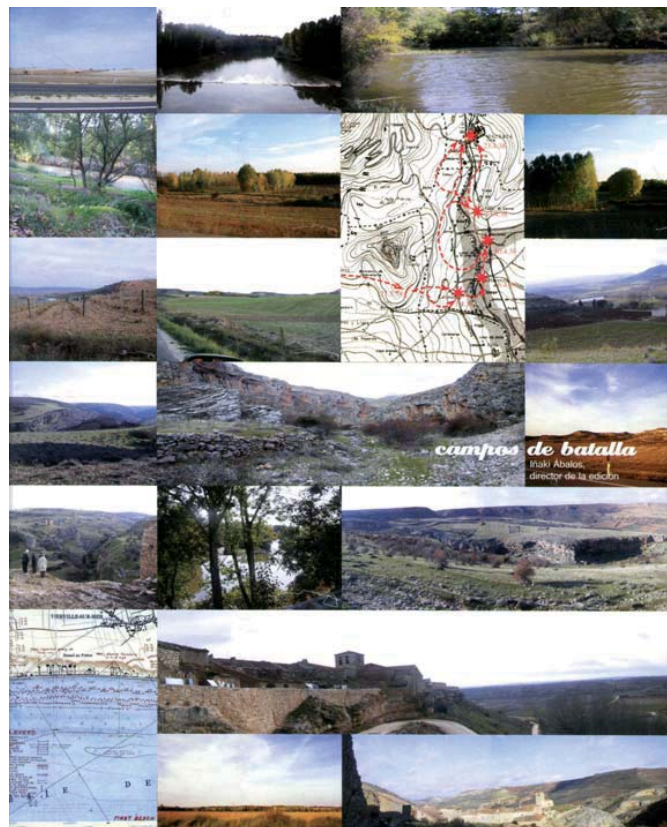
---

<sup>50</sup> National tourist routes in Norway, <http://www.nasjonaleturistveger.no/en>



ciudad legible sería aquella cuyos distritos, sitios sobresalientes o sendas son identificables fácilmente y se agrupan, también fácilmente, en una pauta global”.<sup>51</sup>

Campos de batalla. “Abordar el paisaje desde la experiencia, contemplarlo siendo conscientes de lo que allí aconteció, nos permite -interpretando las huellas que permanecen en los lugares y en nuestra memoria- conocer y construir nuestra propia mirada. Campos de batalla significa un encuentro con lugares marcados por la Historia, en los que miles de personas se enfrentaron y murieron de forma violenta. Dividido en tres grandes bloques; España, Europa y Ultramar, trata de abordar a través del paisaje, la compleja relación que los distintos países europeos mantuvieron a lo largo de la historia. Desde el proceso de su formación como naciones hasta la conquista y posterior independencia de los territorios atlánticos”.<sup>52</sup>



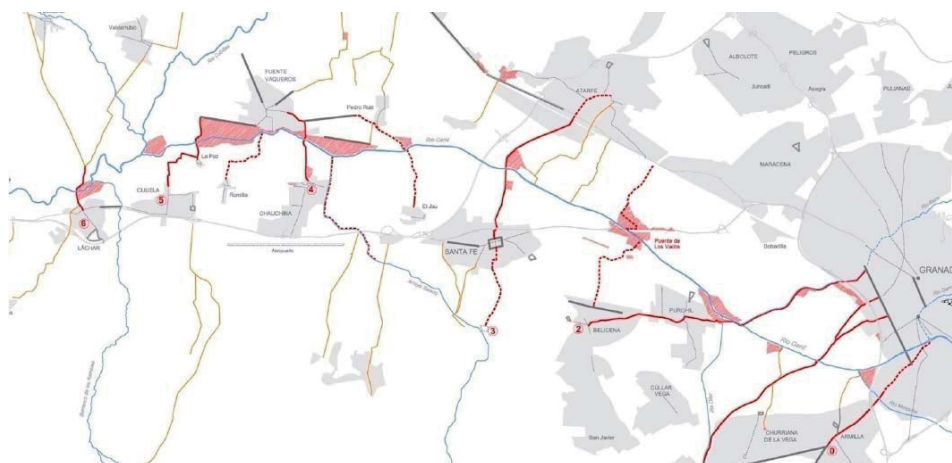
5.25. Proyecto Campos de batalla, imagen de presentación. Fuente: Iñaki Ábalos, dir., *Campos de batalla* (Barcelona: COAC 2005)

<sup>51</sup> Lynch, *La imagen de la ciudad*

<sup>52</sup> Bleda y Rosa, “Campos de batalla” fotografías, <http://www.bledayrosa.com/index.php?/proyectos/campos-de-batalla/>

Estrategia: ‘activar’ el paisaje en puntos sensibles. Poner en valor el conjunto, pero con intervenciones concentradas en zonas potencialmente relevantes (protegiendo, o rehabilitando, o proyectando usos y paisajes nuevos, según el caso).

**Caso de estudio en la Vega de Granada.** “Conjunto de áreas de oportunidad en relación a itinerarios transversales que enlazan lugares singulares a un lado y otro del cauce del río Genil. Son itinerarios territoriales que enlazan transversalmente asentamientos y lugares singulares de la Vega, permitiendo reforzar también la relación de éstos con el río, y haciendo que el cauce se convierta en un verdadero espacio intermediario y vertebrador de todo este territorio. Cada uno de estos itinerarios, con cualidades diversas, se localiza paulativamente a lo largo del desarrollo del cauce, y revela un conjunto de lugares y áreas potenciales de proyecto. Se presta una particular atención a los espacios intersticiales de las infraestructuras en su relación con el río, como lugares idóneos para la intervención. Estos espacios pueden aumentar su valor y significación, dando un mayor énfasis a este entorno”.<sup>53</sup>



5.26. Itinerarios metropolitanos transversales y lugares de oportunidad en la Vega de Granada. Fuente: Cabrera Manzano, artículo que se cita en el texto

“Existe la pretensión de integrar la diversidad como fortaleza y no como obstáculo. La visión predominante de la geografía como un mero soporte de actividades económicas ha provocado la pérdida de identidad y la desarticulación de ciudades medias y pequeñas. De ahí que la anticipación de un futuro posible no parta de una visión globalizadora sino más bien de la aportación y búsqueda de visiones parciales con las que poder construir objetivos y tareas específicas de alcance limitado portadoras de una mejora colectiva incremental”

<sup>53</sup> David Cabrera Manzano, “Nuevos lugares metropolitanos de la ciudad región de Granada”



## 5.4. REGULACIÓN, MARCO

Esta sensibilidad creciente por el paisaje como forma de mirar al entorno, está comenzando a buscar formas de insertarse en las herramientas de planificación urbana, pero estas están muy formalizadas en la práctica habitual por unos planteamientos técnicos que han estado lejos de esta mirada. Es por esto que su inserción no es inmediata. “Mientras que el urbanismo como disciplina se ocupa de la experiencia del planeamiento y equipamiento urbanos, expresándose en valores cuantitativos, como áreas, densidades, ocupación, aprovechamientos, etcétera, el campo del paisaje se ocupa de temas que se expresan en términos cualitativos, tales como carácter, composición, estilo o coherencia visual, que se manifiestan en la adecuación e idoneidad de materiales, texturas, colores, sonidos, etcétera, con los que se han configurado los diferentes ambientes urbanos”.<sup>54</sup>

### MARCO NORMATIVO

1992	Carta del Paisaje Mediterráneo. Carta de Sevilla
2000	Convenio europeo del Paisaje (Florenia). Del Consejo de Europa. Ratificada por España en 2007
2006	Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía POTA. Decreto 206/2006, de 28 de noviembre
2012	Estrategia de Paisaje de Andalucía (BOJA 62, de 29 de marzo de 2012)

Según Andreas Hildenbrand, se pueden identificar tres modalidades de intervención en los paisajes:<sup>55</sup>

- Modalidad 1, la protección del paisaje

Se centra en la preservación para las generaciones venideras de los diferentes hechos o bienes paisajísticos (paisajes, elementos singulares del paisaje, etc.) a los que se reconoce (a través de la tradición histórica, de los expertos, de la población) un valor extraordinario (bien sea de carácter estético, natural o histórico o cultural). “Desde mitad del siglo XX, los términos

---

<sup>54</sup> Maderuelo, “El paisaje urbano”

<sup>55</sup> Andreas Hildenbrand Scheid, “Instrumentos de intervención sobre el paisaje. Ejemplos de buenas prácticas de la experiencia internacional”, *Paisaje y ordenación del territorio* (Consejería Obras Públicas y Transportes Junta de Andalucía, 2002):193-212

'entorno' y 'ambiente' consolidan su presencia, reaparece la de 'medio' y todas ellas empiezan a confundirse con la de 'paisaje'.<sup>56</sup>

- Modalidad 2, la gestión del paisaje

Consiste en la realización de medidas de cuidado o mantenimiento y de reparación con el objetivo de conservar los paisajes y sus elementos singulares característicos, evitando de este modo el paulatino deterioro o, incluso, la desaparición del patrimonio paisajístico.

- Modalidad 3, la ordenación del paisaje

El tratamiento del paisaje desde la perspectiva integral de las políticas de urbanismo y ordenación del territorio. Además de prestar atención a los paisajes que requieren medidas protectoras o de gestión, estas políticas se interesan por el paisaje en la totalidad del territorio y, por tanto, también por el llamado "paisaje cotidiano". Asimismo, velan por la preservación de un paisaje de calidad en aquellos espacios, que debido al desarrollo de diferentes actividades humanas (agricultura, turismo, recreo, etc.), están sujetos a rápidos y profundos procesos de transformación. Entre las actuaciones que se entienden dentro de esta perspectiva de la ordenación del paisaje, pueden destacarse:

- La delimitación de unidades de paisaje y el diagnóstico (identificación y evaluación) de los valores y conflictos paisajísticos existentes
- Sobre la base de lo anterior, la elaboración de planes paisajísticos y/o planes de ordenación del territorio que a diferentes escalas (local, comarcal, regional) contemplen el amplio espectro de los aspectos temáticos relacionados con el paisaje
- Las diferentes medidas encaminadas a la diversificación y mejora del paisaje en espacios que sufren un deterioro paisajístico
- Las medidas destinadas a la restauración o rehabilitación de paisajes fuertemente alterados

---

<sup>56</sup> Santos y Ganges, 2003. Citado en: José Luis Lalana Soto, "El paisaje urbano histórico: modas, paradigmas y olvidos", *Ciudades*, nº 14 (2011):15-38

## Regulación del paisaje, objetivos

“En general las periferias son percibidas por parte de la población como zonas degradadas, como una antítesis de la calidad del paisaje (...). La labor de la planificación debe ir en dos sentidos: por un lado, la ordenación y el tratamiento de lo físico (enriqueciendo las periferias con elementos que atraigan a la población) y, por otro, la dedicación de una atención especial a la imagen y los imaginarios que generen estos nuevos paisajes”.<sup>57</sup>

Actuar ante “la notable degradación del paisaje en tiempo real, apreciable en la escala temporal de una generación, en la que los padres comprueban cómo sus parajes, sus paisajes, sus señas territoriales de identidad, desaparecen antes de poder ser mostrados a sus hijos”. En este proceso de degradación, la ordenación territorial ha actuado tradicionalmente sobre el paisaje de distintos modos:<sup>58</sup>

- Creando activamente nuevos paisajes en sustitución de los anteriores. En este caso podemos encontrar paisajes nuevos, conformados por la transformación o potenciación de los usos anteriores
- Congelando paisajes a través de su conservación. En este caso podemos encontrar el blindaje de paisajes naturalmente evocadores de los cánones tradicionales de la armonía y la belleza del equilibrio natural
- Marginando paisajes por la indiferencia o desacierto de sus políticas territoriales. En este apartado encontramos en el medio urbano a los bordes metropolitanos plagados de intersticios territoriales, residuos de una frontera de acusada discontinuidad por la proximidad y densidad de sus usos urbanos, agrícolas, industriales, viarios. En el medio rural, encontramos mosaicos agrícolas degradados por la despoblación rural (abandono de la actividad agrícola tradicional), o grandes extensiones vacías por el fracaso de las grandes desecaciones para agricultura, o por forestaciones fracasadas.
- Ordenando actividades tradicionales rentables.

---

<sup>57</sup> Sala, “Periferias urbanas, la experiencia de los catálogos de paisaje en Cataluña”

<sup>58</sup> Prieto de la Viesca, dir., et al., “Atlas de los espacios vacantes del litoral atlántico de Andalucía”

## Interés de las herramientas de control

¿Cómo puede regularse un paisaje de incertidumbres? En suelo urbano, el planeamiento regula en relación al contexto existente: densificando o protegiendo espacios libres, controlando los usos ya establecidos y estudiando las nuevas implantaciones, manteniendo las alturas o no, la estética y los materiales, etc. Pero en suelo urbanizable no hay referentes (o los que hay se obvian). Los agentes que intervienen en el suelo son desconocidos y cambian, no se sabe cómo funcionarán, cómo conectarán con lo existente, qué dinámicas nuevas se pondrán en marcha.

“La diversificación de ámbitos espaciales que conlleva la metropolización de las áreas urbanas requiere un tratamiento singularizado de cada paisaje urbano, como revela la variedad de circunstancias que los gobiernan.

El abandono de políticas intervencionistas por parte de las instituciones reguladoras se ha demostrado nefasto en el deterioro de la habitabilidad de las áreas urbanas y en la degradación de su aprecio y valor cultural. Las políticas urbanísticas frecuentemente operan más como agentes formalizadores de los procesos espontáneos consolidando el deterioro, que como instituciones ordenadoras del proceso salvaguardando y promocionando valores colectivos a menudo exclusivos.

Se impone por tanto una revitalización de las políticas urbanísticas que debe profundizar en el complejo entramado de valores paisajísticos propios del tejido urbano, modulando los procesos espontáneos que los gobiernan.”<sup>59</sup>

## CONVENIO EUROPEO DEL PAISAJE, CEP

Del Consejo de Europa, Florencia 2000. Ratificada por España en 2007

**Antecedentes. Carta del Paisaje Mediterráneo, 1992 (Carta de Sevilla).** Además de ser el antecedente del Convenio Europeo del Paisaje, supuso un primer paso hacia la consideración del paisaje como patrimonio, definido como 'la manifestación formal de la relación sensible de los individuos y de las sociedades en el espacio y en el tiempo con un territorio más o menos intensamente modelado por los factores sociales, económicos y culturales'. Esta definición es

---

<sup>59</sup> Español Echániz, “La recuperación del valor del paisaje urbano, una respuesta a la banalización desde las identidades del universo metropolitano”

más aplicable a 'paisajes culturales' - incluye los procesos culturales con todas sus connotaciones, pero excluye los procesos naturales - que a 'paisaje global', tal y como quedó definitivamente recogido en el CEP. Es un texto bastante explícito que ya pone el acento en el individuo y en la sociedad, y que además contempla las dimensiones espacial y temporal.

### Posicionamiento CEP

El paisaje forma parte del entorno en el que se vive, y por tanto influye en la calidad de vida de la población; pero también se entiende como un componente fundamental del patrimonio cultural y natural, y como un recurso económico. El Convenio<sup>60</sup> reconoce todas las formas de los paisajes europeos, naturales, rurales, urbanos y periurbanos, y tanto los emblemáticos como los ordinarios. Conciernen a los componentes naturales, culturales y humanizados y a sus interconexiones. El Convenio considera que los valores naturales y culturales ligados a la diversidad y calidad de los paisajes europeos suponen un deber para los países europeos de trabajar colectivamente en su protección, planificación y gestión, e incorpora la definición de los 'objetivos de calidad paisajística'.

#### Artículo 1 – Definiciones

- Paisaje: cualquier parte del territorio tal como la percibe la población, cuyo carácter sea el resultado de la acción y la interacción de factores naturales y/o humanos
- Objetivos de calidad paisajística: la formulación, por parte de las autoridades públicas y competentes, de las aspiraciones de las poblaciones en lo que concierne a las características paisajísticas de su entorno. (Constituyen una de las 'medidas específicas' previstas en el artículo 6 y constituyen un pilar esencial de la política de paisaje)
- Gestión de los paisajes: las acciones encaminadas, desde una perspectiva de desarrollo sostenible, a garantizar el mantenimiento regular de un paisaje, con el fin de guiar y armonizar las transformaciones inducidas por los procesos sociales, económicos y medioambientales

Artículo 2 – Ámbito de aplicación. Con sujeción a las disposiciones contenidas en el artículo 15, el presente Convenio se aplicará a todo el territorio de las Partes y abarcará las áreas naturales, rurales, urbanas y periurbanas. Comprenderá asimismo las zonas terrestre, marítima

---

<sup>60</sup> Consejo de Europa, *Convenio Europeo del Paisaje* (Florenia, 2000)

y las aguas interiores. Se refiere tanto a los paisajes que puedan considerarse excepcionales como a los paisajes cotidianos o degradados.

Destaca Zoido el CEP como un acuerdo innovador y un valioso punto de partida, del que destaca tres de sus contenidos que valora como fundamentales:

- La definición de paisaje;
- La extensión de este concepto a la totalidad del territorio;
- La triple actitud de actuación propuesta: protección, gestión y ordenación del paisaje.

“En relación con ellos deben destacarse en primer lugar, la claridad y amplitud de la definición de paisaje, pues incluye una referencia al hecho objetivo que es todo paisaje, otra a su aspecto subjetivo o social y una tercera y final a su base causal. Por otra parte la extensión de la condición de paisaje a la totalidad del territorio implica una neta superación de los planteamientos excepcionalistas o singularistas anteriores. La triple actitud propuesta – protección, gestión y ordenación- sustenta una concepción dinámica del paisaje intelectualmente incompatible con planteamientos meramente conservacionistas o de añoranza nostálgica del pasado. Actuar con los principios y criterios establecidos por el CEP puede convertir en discurso útil reflexiones que hasta hace poco permanecían en la ambigüedad y en el terreno de las buenas intenciones”.<sup>61</sup>

## ESCALA REGIONAL Y SUB-REGIONAL

### Ley andaluza ordenación territorio 1994

Protege los paisajes naturales y del patrimonio histórico y cultural<sup>62</sup>. En la Ley andaluza de 1994, la alusión expresa al paisaje, concretamente a su protección y mejora, se produce en relación con los contenidos mínimos de los planes de ordenación del territorio de ámbito subregional. Éstos deberán proceder –señala el artículo 11.c de la citada norma- a “la indicación de las zonas para la ordenación y compatibilización de los usos del territorio y para la protección y mejora del paisaje de los recursos naturales, y del patrimonio histórico y

---

<sup>61</sup> Zoido Naranjo, “Paisaje e infraestructuras, una relación de interés mutuo”

<sup>62</sup> Rafael Mata Olmo, “Métodos de estudio del paisaje e instrumentos para su gestión; consideraciones a partir de experiencias de planificación territorial”, *El paisaje y la gestión del territorio: criterios paisajísticos en la ordenación del territorio y el urbanismo* (Barcelona: Diputació de Barcelona, 2006):199-240

cultural, estableciendo los criterios y las medidas que hayan de ser desarrolladas por los distintos órganos de las Administraciones Públicas”.

### **Paisaje en el Plan de Ordenación del Territorio**

**POTA, directriz 115 ‘Ordenación de los paisajes’<sup>63</sup>.** Reconoce la necesidad de que la planificación territorial y el planeamiento urbanístico incorporen determinaciones y normas relativas a la ordenación del paisaje (punto 4), contemplando específicamente la aplicación de criterios paisajísticos en la definición del modelo de ciudad (a), incorporando criterios de calidad paisajística en la urbanización y la promoción de soluciones edificatorias que valoren la adecuada inserción de las formas de arquitectura contemporánea en el entorno urbano y rural; y con la recualificación de los espacios urbanos degradados, tanto residenciales como industriales e infraestructurales, así como el adecuado tratamiento y acabado de los bordes urbanos.

También se recogen el análisis de las cuencas visuales y los criterios de tratamiento de las infraestructuras viarias y de su integración paisajística en el territorio, en particular para las vías de acceso y contornos urbanos (g); y la identificación de aquellas áreas del ámbito de ordenación que requieran medidas de regeneración ambiental y paisajística (periferias urbanas, entornos agrarios degradados, suelos industriales, etc.), programando, en su caso, Planes Especiales de mejora del paisaje en zonas urbanas o rurales (h).

Incluye determinaciones sobre el modo de incluir la variable paisajística en los estudios y proyectos de infraestructuras (punto 7), destacando la determinación que obliga a los proyectos de infraestructuras a considerar criterios de integración y adecuación paisajística en el entorno, los puntos de mayor valor paisajístico y los recorridos panorámicos, así como la atención a la mejora de la percepción estática y dinámica de los trayectos más significativos.

### **Regulación de los paisajes en Andalucía. Estrategia del Paisaje de Andalucía 2012**

En España las políticas paisajísticas se gestionan desde las comunidades autónomas, de forma que encontramos diferentes formas de plantearlas: desde el desarrollo de leyes de paisaje (las primeras Valencia en 2004 y Cataluña en 2005, entre otras posteriores), hasta

---

<sup>63</sup> Dentro de título III ‘Estrategias de desarrollo territorial’, capítulo 3 ‘Sistema regional de protección del territorio’, sección 2 ‘Sistema del patrimonio territorial’



incluyendo directrices o normas puntuales en los documentos de planificación territorial y urbanística. (Nota: La primera legislación específica de paisaje en España es de la comunidad valenciana: Ley de la Comunidad Autónoma de Valencia 4/2004, de 30 de junio, de la Generalitat, de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje. Dice textualmente: “El paisaje constituye un patrimonio común de todos los ciudadanos y elemento fundamental de su calidad de vida, que la ley aborda desde la más actual concepción del mismo emanada del Convenio Europeo del Paisaje”).

En Andalucía se ha optado por la aplicación de políticas de paisaje de una manera transversal, mediante la Estrategia de Paisaje de Andalucía<sup>64</sup> (EPA) aprobada en 2012, fruto del trabajo conjunto de las distintas Consejerías con competencias en materias con incidencia paisajística. La Estrategia establece un marco de referencia estratégico para coordinar e integrar todas las actuaciones de la Junta de Andalucía en esta materia, a fin de propiciar la coherencia, complementariedad y sinergia de las mismas; pretende además alcanzar un pacto entre todos los agentes, en forma de acuerdo y compromiso sin carácter normativo.

Parte del análisis de la situación de los paisajes andaluces, en seis bloques que recogen su diversidad: las cinco categorías del Atlas de los paisajes de Andalucía (Rediam, Consejería de Medio Ambiente) 1 serranías, 2 campiñas, 3 altiplanos y subdesiertos esteparios, 4 valles, vegas y marismas, y 5 litoral; a las que se suma una categoría más (6) para las ‘ciudades y áreas muy alteradas’, donde se recogen “aquellos paisajes directamente creados por la actividad constructiva o destructiva humana”; incluyen áreas urbanas y periurbanas, más embalses, explotaciones mineras y de cantería.

En relación a las campiñas (art.2.2.2), se denuncia la simplificación paisajística consecuencia de la expansión del uso exclusivamente agrario, en muchas zonas con monocultivo; se denuncia también su mayor fragilidad ecológica, y se propone la diversificación.

En cuanto a las ciudades medias (art.2.2.6), constata las dinámicas de banalización en las zonas de expansión urbana, y “la desarticulación del orden territorial, constituido por la propia ciudad y el ruedo o vega circundante, de modo que se asiste a una pérdida general de inteligibilidad en el entorno próximo de muchas de estas ciudades”. En cuanto a los espacios productivos, logísticos y comerciales, con paisajes estandarizados en la mayoría de los casos,

---

<sup>64</sup> Junta de Andalucía, *Estrategia de Paisaje de Andalucía*, 2012.

“dada la dificultad de evitar un cierto grado de banalización y estandarización, se hace necesario, al menos, cuidar especialmente la localización de estas implantaciones, con el fin de que no contribuyan a la desarticulación paisajística en los entornos metropolitanos ni se conviertan en elementos visualmente contaminantes que pueden llegar a perturbar seriamente el aprecio de determinados valores paisajísticos.”

Atendiendo el CEP, se plantean siete ‘objetivos de calidad paisajística’ generales para Andalucía. Entre ellos son de interés a esta investigación:

Objetivo 3. Cualificar los espacios urbanos. Línea estratégica 3.2. Paisajes periurbanos y nuevos paisajes urbanos.

Programas de acción (entre otros):

- Guía para la consideración del paisaje en el planeamiento urbanístico de protección de centros históricos
- Guía de mantenimiento y mejora paisajística de ciudades pequeñas y medias
- Guías para la gestión y mejora paisajística del espacio urbano:
  - Elaboración de ordenanzas de paisaje urbano e integración paisajística de dotaciones y mobiliario urbano
  - Criterios de calidad paisajística en el diseño del espacio público
  - Criterios de calidad paisajística en rehabilitación de barrios

Objetivo 4. Cualificar los paisajes asociados a actividades productivas. Línea estratégica 4.3. Paisajes y actividades industriales.

Programas de acción (entre otros):

- Guías de integración paisajística de diferentes tipos de edificaciones productivas, polígonos industriales y parques empresariales

Objetivo 5. Cualificar las infraestructuras de transporte, energía y telecomunicaciones. Línea estratégica 5.1. Infraestructuras de transporte.

Programas de acción (entre otros):

- Mejora paisajística de infraestructuras metropolitanas y de circunvalación
- Integración y mejora paisajística de áreas logísticas
- Acceso a los valores paisajísticos a través de las infraestructuras de transporte: Red de miradores de Andalucía, y Carreteras Paisajísticas



5.27. Área metropolitana de Sevilla. Autor: Javier Andrada. Fuente: galería fotográfica del proyecto europeo PaysMed <http://www.paysmed.net/photogallery.php>

### Leyes sectoriales

**PISTA. Infraestructuras y puesta en valor del patrimonio territorial.** El Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía 2007-2013 (PISTA), reconoce en su capítulo IV.14, como un referente fundamental para tal sostenibilidad del transporte, la preservación y puesta en valor del patrimonio territorial, entre el que se encuentra el paisaje, impulsando como línea de actuación la adecuación funcional entre las infraestructuras y dicho patrimonio, y aprovechando las oportunidades que ofrecen las actuaciones en ellas para mejorar la comprensión y la puesta en valor de los espacios y bienes del patrimonio territorial.

### Leyes específicas de paisaje

**El ejemplo de Cataluña.** La Ley 8/2005, de 8 de junio, de protección, gestión y ordenación del paisaje de Cataluña, crea el Catálogo de Paisaje como un instrumento nuevo para introducir objetivos de calidad paisajística en el planeamiento territorial y las políticas sectoriales. Se adoptan así los principios y las estrategias de acción que establece el CEP.

Catálogos de paisaje de Cataluña. Puntos de interés.

Se han desarrollado todos los catálogos de paisaje para cada uno de los siete ámbitos territoriales de Cataluña, con lo que queda cubierto todo el territorio de la comunidad autónoma. Su alcance territorial se corresponde con el de cada uno de los ámbitos de aplicación de los Planes Territoriales Parciales, con lo que cubren todo su territorio y se

garantiza su coordinación. El desarrollo de los catálogos ha sido relativamente ágil, quedando todos aprobados en el transcurso de ocho años (la aprobación del primero, Terres de Lleida, es de 2008; y el último, Comarques Centrals, es de 2016), de forma paralela a la aprobación de los distintos Planes Territoriales Parciales.

Nota sobre el ámbito de aplicación de los Planes Territoriales parciales: Los 7 Planes Territoriales parciales de Cataluña cubren todo el territorio de la comunidad autónoma, con lo que se garantiza que el tratamiento normativo de todo el suelo es homogéneo (sucede igual con los Catálogos de Paisaje). En la web del Departamento de Territorio y Sostenibilidad de la Generalitat<sup>65</sup>, hay publicada una 'síntesis de los planes territoriales parciales' que comprende 10 planos que recogen las determinaciones de los planes parciales. Estos planos no tienen carácter normativo, pero la síntesis expresa la coherencia general de los planes territoriales parciales aprobados, y aporta una visión general de la ordenación del territorio de Cataluña.

Los siete catálogos han sido elaborados por el Observatorio del Paisaje de Cataluña, entidad que queda contemplada en la Ley de Protección, Gestión y Ordenación del Paisaje de Cataluña y cuyo fin es asesorar a la administración y concienciar a la sociedad en materia de paisaje, con la aplicación del Convenio Europeo de Paisaje. Todos se han elaborado sobre la base de un documento 'Prototipo de Catálogo de Paisaje', que establece el marco conceptual y metodológico, así como los procedimientos básicos para la elaboración de los siete Catálogos de una forma coherente y coordinada.

---

<sup>65</sup> Generalitat de Catalunya, Departamento de Territorio y Sostenibilidad, Planes territoriales parciales, síntesis [http://territori.gencat.cat/es/01\\_departament/05\\_plans/01\\_planificacio\\_territorial/plans\\_territorials\\_nou/](http://territori.gencat.cat/es/01_departament/05_plans/01_planificacio_territorial/plans_territorials_nou/)

## 5.5. PLANEAMIENTO MUNICIPAL Y PAISAJE



5.28. Nuevos crecimientos. Fuente: proyecto Pays.Med, catálogo de buenas prácticas

### PAISAJE, PLANEAMIENTO Y GESTIÓN MUNICIPAL

La escala local es el ámbito donde la influencia del hombre es más perceptible, donde los paisajes son más claramente artificiales. Porque el paisaje es un fenómeno vinculado a la organización y uso del territorio, y entre las causas de su degradación se encuentra en primer plano el desarrollo poco controlado de la urbanización.

En el documento Orientaciones que acompañan al CEP: "Las diversas prácticas ya en curso, experimentales u operativas, en los diferentes Estados europeos, revelan una diversidad de enfoques en la producción de conocimientos que son el reflejo de la diversidad de concepciones culturales. No obstante, existe una clara conciencia de la inadecuación de los instrumentos teóricos y metodológicos más utilizados para las necesidades de la acción. Demasiado a menudo responden a universos disciplinarios compartimentados, mientras que el paisaje demanda respuestas adecuadas a las escalas de tiempo y espacio transversales que puedan satisfacer la necesidad de conocimiento de las transformaciones permanentes a nivel local"<sup>66</sup>. Desde la actual definición multidisciplinar y transversal del paisaje urbano, justificaremos a continuación el interés y la necesidad de atender a la gestión de los paisajes

---

<sup>66</sup> Consejo de Europa, *Recomendación CM/Rec(2008)3 del Comité de Ministros a los Estados miembro sobre las orientaciones para la aplicación del Convenio Europeo del Paisaje* (2008)

urbanos de acceso desde el planeamiento general. Se pretende poner de relieve el interés de la inclusión de criterios paisajísticos en las herramientas de planeamiento disponibles, que se entiende son un marco técnico y administrativo consolidado y que puede resultar muy útil para proteger, gestionar y ordenar los recursos paisajísticos.

### **Oportunidad para considerar el paisaje a nivel municipal**

Atendiendo a la definición de paisaje del CEP (paisaje como 'cualquier parte del territorio tal como la percibe la población, cuyo carácter sea el resultado de la acción y la interacción de factores naturales y/o humanos'), el trabajo a distintas escalas hasta llegar a lo local resulta imprescindible para conseguir los objetivos. La escala local puede aportar:<sup>67</sup>

- En relación al paisaje como hecho objetivo ('cualquier parte del territorio' en la definición), contiene y conoce los paisajes reales con sus singularidades. Además el planeamiento local alcanza la ordenación de la totalidad del territorio municipal.
- Como hecho subjetivo ('tal como la percibe la población) en el sentido de espacio vivido y experiencia directa y cotidiana, es la escala primordial para la participación social en la definición de los objetivos de calidad paisajística.
- Y en su sentido dinámico ('resultado de las interacciones entre factores naturales y humanos'), conoce las dinámicas de transformación del paisaje y supone la integración efectiva entre las formas del territorio y las causas o procesos que las producen.

En esta misma línea y de acuerdo con estos principios (ordenación de la totalidad del territorio municipal, incorporación de procesos de participación ciudadana, y control de la relación entre acciones urbanísticas y entorno), Venegas y Rodríguez plantean algunas ideas que justifican la idoneidad de utilizar el planeamiento urbanístico para el tratamiento de los paisajes:<sup>68</sup>

- El planeamiento urbanístico presenta un considerable desarrollo en nuestro país, por lo que existe una cierta tradición en lo que a procedimientos político-administrativos y técnicos se refiere. Además siguiendo la orientación de la Convención Europea del

---

<sup>67</sup> Florencio Zoido Naranjo, dir., et al., *El paisaje en los planes subregionales* (Consejería Obras Públicas y Vivienda Junta de Andalucía, Centro de Estudios Paisaje y Territorio, 2011)

<sup>68</sup> Carmen Venegas Moreno y Jesús Rodríguez Rodríguez, "Paisaje y planeamiento urbanístico", *Paisaje y ordenación del territorio* (Junta de Andalucía, Consejería de Obras Públicas y Transportes, 2002): 145-152

Paisaje, el planeamiento urbanístico permite el reconocimiento de los recursos paisajísticos en todo el territorio.

- Su proximidad al ciudadano, así como la consideración de los recursos paisajísticos desde una perspectiva eminentemente formal favorece la participación ciudadana en la valoración de los paisajes y en el establecimiento de objetivos de calidad paisajística. Recíprocamente, el paisaje puede propiciar un incremento de la participación social en el proceso de redacción del plan.
- El hecho de que los planes urbanísticos se encuentren legalmente obligados a pasar el trámite de Evaluación de Impacto Ambiental, establece un control administrativo superior que permite valorar el tratamiento recibido por los recursos paisajísticos municipales en las determinaciones del plan, evitando de esta forma la aparición de impactos paisajísticos.

Por todo ello y en especial en relación con los paisajes cotidianos, cabe decir que la escala local, por su contacto con el ciudadano, es la que asume en última instancia la responsabilidad de su bienestar. Visto que los paisajes excepcionales, después de una larga evolución en los planteamientos para su protección y gestión, son ya objeto de protección y cuidado desde la administración (no solo local), son los paisajes cotidianos recientemente considerados los que precisan ahora de un trabajo importante para definir su gestión, recuperación, o incluso pautas que guíen la creación de nuevos paisajes.

### **Relación de la ciudad con el entorno**

Por al alcance del ámbito de aplicación del CEP a todo el territorio, se plantea la necesidad de proyectar la ciudad en relación con su entorno. “La atención se dirige al conjunto del territorio, sin distinción entre partes urbanas, periurbanas, rurales y naturales; se atiende tanto el paisaje excepcional, como el cotidiano o incluso el degradado. Los paisajes que antiguamente componen el canon, caracterizados por su espectacularidad o carácter bucólico (paisajes de caja de bombones o de tarjeta postal), dejan de ocupar el lugar central en la reflexión paisajística. No se limita tampoco el conocimiento a los elementos que integran un panorama (culturales, artificiales, naturales): el paisaje forma un todo cuyos componentes son considerados simultáneamente en sus interrelaciones. El concepto de desarrollo sostenible es



concebido enlazando las dimensiones ambiental, cultural, social y económica de forma global e integrada, y aplicándolas a la totalidad del territorio”.<sup>69</sup>

### **El paisaje como recurso**

Con el CEP se ha superado la idea de paisaje como ‘bien excepcional’ (paisaje como patrimonio) susceptible de valoración social (como paisaje cultural o natural, por ejemplo), para entender el paisaje como un ‘recurso’ esencial para garantizar tanto el bienestar individual y social, como el desarrollo sostenible de las ciudades.<sup>70</sup>

El paisaje es hoy un recurso de desarrollo local, en cuanto a su reconocimiento exterior al reforzar la imagen simbólica y visual de los municipios: “Un principio básico que también tiene que ser considerado en este nivel es que en muchos lugares su paisaje es reconocido como seña principal de identidad y de aprecio externo (...). La singularidad y el atractivo paisajístico de cada lugar pueden ser, por otra parte, factores significativos del desarrollo territorial, sobre todo a nivel local; tanto directamente, como fuente de actividad y empleo, como indirectamente, ya que disponer de un paisaje de calidad estimula la acción local y atrae iniciativas externas”<sup>71</sup> (relación paisaje-calidad del territorio-turismo, y otras).

En cuanto a la relación de los ciudadanos con su entorno, el planeamiento urbanístico también puede contribuir significativamente a propiciar la conservación, el acceso y disfrute de los recursos paisajísticos, y lo que ello supone de mejora de su calidad de vida.

### **El papel del paisaje en la protección del patrimonio**

**Paisaje como entorno.** Atención al paisaje como entorno de los bienes patrimoniales a proteger. La Ley de Patrimonio Histórico Español clasifica los bienes de interés cultural que conforman el patrimonio inmueble según las siguientes categorías: monumento, jardín histórico, conjunto histórico, zona arqueológica, y sitio histórico. Sobre la relación de los bienes con el territorio, el art. 17 LPHE recoge la idea de protección del entorno: “En la tramitación del expediente de CH, deberán considerarse sus relaciones con el área territorial a que pertenece,

---

<sup>69</sup> Riesco Chueca y Gómez Zotano, coord., *Marco conceptual y metodológico para los paisajes españoles: aplicación a tres escalas espaciales*

<sup>70</sup> *Ibíd.*: 106

<sup>71</sup> Zoido Naranjo, dir., et al., *El paisaje en los planes subregionales*: 23

así como la protección de los accidentes geográficos y parajes naturales que conforman su entorno”.

En Andalucía, art. 28 LPHA: “El entorno de los bienes declarados BIC estará formado por aquellos inmuebles y espacios cuya alteración pudiera afectar a los valores propios del bien del que se trate, a su apreciación o estudio, pudiendo estar constituido tanto por los inmuebles colindantes inmediatos, como por los no colindantes o alejados”.

**La contaminación visual o perceptiva.** Más allá de la contaminación ambiental generada por la movilidad, y controlados los problemas asociados a los usos productivos (emisión de gases, ruidos, etc), en los paisajes urbanos asociados a las carreteras aparecen otros fenómenos de contaminación por saturación de elementos visuales llamativos, para cuyo análisis vamos a referirnos al concepto definido como ‘contaminación visual o perceptiva’, que aparece por primera vez en la LPHA.<sup>72</sup>

En la vigente Ley 14/2007 del Patrimonio Histórico de Andalucía se enfatiza el papel que han de desempeñar los municipios en la defensa y protección del Patrimonio Histórico a través del planeamiento urbanístico. Se regulan los contenidos mínimos de los planes urbanísticos cuando afecten a determinadas tipologías de los Bienes de Interés Cultural, entre los que puede destacarse por su novedad la exigencia de una normativa de control de la contaminación visual o perceptiva.

Art. 19. Contaminación visual o perceptiva.

1. Se entiende por contaminación visual o perceptiva, a los efectos de esta Ley, aquella intervención, uso o acción en el bien o su entorno de protección que degrade los valores de un bien inmueble integrante del Patrimonio Histórico y toda interferencia que impida o distorsione su contemplación. 2. Los municipios en los que se encuentren bienes inscritos en el Catálogo General del Patrimonio Histórico de Andalucía deberán recoger en el planeamiento urbanístico o en las ordenanzas municipales de edificación y urbanización medidas que eviten su contaminación visual o perceptiva. Tales medidas comprenderán, al menos, el control de los siguientes elementos:

---

<sup>72</sup> Ley 14/2007, de 26 de noviembre, del Patrimonio Histórico de Andalucía (BOJA nº248 de 19 de diciembre de 2007)

- Las construcciones o instalaciones de carácter permanente o temporal que por su altura, volumetría o distancia puedan perturbar su percepción.
- Las instalaciones necesarias para los suministros, generación y consumo energéticos.
- Las instalaciones necesarias para telecomunicaciones.
- La colocación de rótulos, señales y publicidad exterior.
- La colocación de mobiliario urbano.
- La ubicación de elementos destinados a la recogida de residuos urbanos.

Se establece así la obligación de que los municipios eliminen los elementos contaminantes de dichos bienes: construcciones, instalaciones, rótulos, etc, en un plazo dado, durante el que además se deberá tramitar en su caso el 'plan de descontaminación visual o perceptiva'. Sin embargo el paisaje no se menciona de modo explícito, aunque hubiera podido ayudar a conseguir estos objetivos de 'descontaminación visual' de los bienes integrantes del patrimonio histórico.<sup>73</sup>

### **Participación ciudadana**

Objetivos de la participación pública. Conocer las actitudes de los ciudadanos ante el paisaje y las expectativas que despierta son elementos básicos para una gestión sostenible del territorio. Un territorio planificado, con una valoración positiva por parte de la población y consensuada en cuanto al estilo de desarrollo, podrá conseguir la implantación necesaria para tener unos resultados satisfactorios. La participación permite implicar a los ciudadanos en la definición de su entorno aportando su criterio y experiencia, y a la vez permite a las instituciones un acercamiento mayor hacia la ciudadanía como fórmula para garantizar una adecuada satisfacción de sus necesidades y expectativas.

Problemas. La relación que hace el CEP del paisaje con la identidad colectiva, ha sido objeto de polémica. "Se corre con esta cláusula el riesgo de someter algo destinado a perdurar, el paisaje, al capricho o a la superficialidad de un plebiscito. Las poblaciones pueden dejarse llevar por modas; pueden quedar a merced de la inestabilidad perceptiva característica de una contemplación perezosa, intermitente o abúlica; pueden situar el paisaje en un segundo plano

---

<sup>73</sup> Ángel Isac Martínez de Carvajal, "La Ley del Patrimonio Histórico Andaluz (2007) y el Planeamiento Urbanístico", *Revista electrónica E-rph*, nº3 (2008):1-28

de atención, dejando la iniciativa y cediendo la voz a agentes sociales con intereses robustos y sesgados”.<sup>74</sup>

Pero frente a esta amenaza, el CEP propone mantener un debate continuo que pueda enriquecerse desde distintas visiones personales. “La diversidad subjetiva, si es tratada en grandes conjuntos de opinión, presenta regularidades y coherencia. Lo subjetivo, cuando se incardina en una comunidad de discusión y percepción, adquiere a través de procesos de socialización y deliberación una solidez y una estabilidad de la cual no goza la subjetividad atomizada de los individuos”<sup>75</sup>. Posición actual. Por esta capacidad del paisaje para contener valores sociales compartidos, deben buscarse nuevos y más efectivos cauces de participación ciudadana.



5.29. Participación pública en la elaboración del Plan Visual de la Comunidad Valenciana, y análisis de la preferencia visual (por categorías, ejemplos valorados mal y bien)  
Fuente: Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana 2030

<sup>74</sup> Riesco Chueca y Gómez Zotano, coord., *Marco conceptual y metodológico para los paisajes españoles: aplicación a tres escalas espaciales*: 26

<sup>75</sup> *Ibíd.*

## Control del impacto ambiental EIA

La Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión integrada de la calidad ambiental<sup>76</sup>, establece en su artículo 36 (sección 4 evaluación ambiental estratégica, artículo 36 ámbito de aplicación) la necesidad de someter a evaluación ambiental los planes y programas que establezcan el marco para la futura autorización de proyectos en materia de ordenación del territorio urbano y rural o del uso del suelo, que se elaboren o aprueben por una administración pública.

Artículo 19 Definiciones. 5. Estudio de impacto ambiental: Documento que debe presentar el titular o promotor de una actuación sometida a alguno de los procedimientos de autorización ambiental integrada o unificada relacionados en el Anexo I de esta ley, para evaluar los posibles efectos significativos del proyecto sobre el medio ambiente y que permite adoptar las decisiones adecuadas para prevenir y minimizar dichos efectos.

Antecedentes<sup>77</sup>. La evaluación de impacto ambiental es una técnica de protección ambiental de carácter preventivo cuyo precedente legal lo encontramos en una normativa estadounidense de 1970 (National Environmental Policy Act). En esta norma apareció un instrumento nuevo el cual exigía, con carácter previo a la toma de la decisión pública, además de evaluar y ponderar los elementos clásicos de viabilidad, económicos, etc., la necesidad de atender también a los valores ambientales. Concretamente se exige la toma en consideración y análisis de los cambios que previsiblemente comportará la actuación sobre la cual verse la decisión pública a adoptar, la proposición de alternativas, la participación pública de los ciudadanos en el proceso, etc. La voluntad inicial del legislador estadounidense fue la de someter a esta nueva evaluación ambiental cualquier decisión (fuese acto, plan, proyecto, programa o política) que pudiese dar lugar a cualquier efecto ambiental significativo.

La herencia de la experiencia americana llega a Europa en fechas bastantes tempranas. Los dos primeros países en recibirla son Alemania y Francia<sup>78</sup>. También había antecedentes en Gran Bretaña, que con su Town and Country Planning Act de 1971 ordena la incorporación de objetivos para la mejora del entorno en los Planes Directores o Leyes urbanísticas, con

---

<sup>76</sup> Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental (BOJA nº 143 de 20/07/2007)

<sup>77</sup> Cuyás Palazón, "Urbanismo ambiental y evaluación estratégica"

<sup>78</sup> Alemania y Francia fueron las primeras en introducir la evaluación de impacto ambiental en sentido estricto

especial defensa del paisaje y conservación de la naturaleza. Estos planteamientos se generalizarán posteriormente al resto de estados europeos incluida España (EIA)

El Estudio de Impacto Ambiental EIA tiene como finalidad la integración de los aspectos ambientales en los instrumentos de planeamiento urbanístico. Constituye la garantía de que los responsables políticos, las partes interesadas y la población van a recibir información pertinente y oportuna y serán consultadas durante el proceso decisorio, y aumenta la calidad de la toma de decisiones a todos los niveles.

**Herramientas de control del impacto ambiental.** Para definir la ciudad que queremos como un conjunto coherente, es imprescindible incorporar una mirada sensible a todos sus paisajes. En planeamiento, la práctica habitual hoy consiste en justificar la incorporación a la ciudad de nuevos suelos artificiales (industriales u otros) atendiendo principalmente a su relación funcional con infraestructuras y tejidos existentes. Y se ha establecido una herramienta de garantías, el Estudio de Impacto Ambiental EIA, para controlar las intervenciones que se proyectan y prever los impactos que tendrán en el paisaje, para proponer medidas correctoras. Es lo que podríamos llamar una estrategia de disminución del problema.

En las últimas décadas han ido sistematizándose estas herramientas de control: determinación de la calidad ambiental del entorno, la fragilidad del medio y su capacidad de uso, entre otras. A partir de aquí se pueden determinar soluciones alternativas que podrían tenerse en cuenta para modificar el proyecto y disminuir su impacto ambiental futuro. En el arranque de estos planteamientos está la aplicación de los criterios de sostenibilidad para minimizar el impacto ambiental durante la fase de planificación. En el EIA del PGOU de Linares, avance 2009, podemos leer: "La metodología adoptada se basa en que toda propuesta, para serlo, debe ser ambientalmente adecuada, frente a la de tomar previamente las decisiones urbanísticas, luego testarlas ambientalmente y finalmente adoptar las medidas correctoras o modificar las propuestas"<sup>79</sup>. Parece que ya existe cierta sensibilidad, pero a pesar de la intención, esta segunda sigue siendo la práctica extendida. Con el horizonte en ese objetivo de minimizar los impactos desde la planificación urbanística, resulta imprescindible incorporar entre los criterios de estudio aquellos relacionados con el paisaje (los paisajes existentes, los que surgirán con las intervenciones previstas, y su coherencia con los primeros).

---

<sup>79</sup> PGOU Linares, avance 2009, Estudio de Impacto Ambiental

## Herramientas de representación

La planimetría, y la necesidad de buscar herramientas nuevas para representar realidades emergentes. “Los planes urbanísticos dibujan con rayas muy fuertes las autopistas, y con unas más finas, pero de color más intenso, las vías férreas que se cruzan entre sí. Unos focos, unas centralidades, unas manchas, unas superficies. Pero todos son mecanismos de simplificación, de una realidad cada vez más variada, más diferente, más separada, y que en cambio, en nuestro intento de gobernar, intentamos comprender por vía de la abstracción. Hoy, no obstante este es ya un camino agotado, y el fenómeno metropolitano actual está menos dispuesto a ser resumido en ejes, líneas, puntos, focos, centros, manchas, y pugna cada vez más, las «cosas» son más importantes en sí mismas cada una”.<sup>80</sup>

El paisaje como realidad a cartografiar: necesidad de análisis cualitativos frente a cuantitativos. “Los análisis cuantitativos entran en la esfera de la ingeniería y, aunque las fronteras son dúctiles y la permeabilidad es positiva especialmente si los contextos son complejos, es necesario afirmar que las aproximaciones cualitativas no son materia gráfica ni se aprenden usando ningún programa informático”<sup>81</sup>. La necesidad de representar análisis complejos.



5.30. Ejemplo de análisis cualitativo del territorio: 1, biological activation (land) of public space; 2, activation of water in the public space; 3, reconsideration of urban logistics. Fuente: trabajos de alumnos, en Ábalos, artículo que se cita en el texto

---

<sup>80</sup> de Solà-Morales, “Por una metrópolis de cosas”: 604

<sup>81</sup> Iñaki Ábalos, “Por qué no dibujamos flechas (casi nunca)”, *AV Monografías 169 Ábalos + Sentkiewicz: Form, Matter, Energy* (Madrid: Arquitectura Viva, 2014)



## OPORTUNIDADES PARA LA INSERCIÓN DEL PAISAJE EN EL PLANEAMIENTO MUNICIPAL

Para favorecer y fortalecer una relación productiva de la ciudad con el paisaje, Zoido y otros en *El paisaje en los planes subregionales* señalan algunas directrices generales de ordenación que pueden resultar especialmente útiles por su impacto paisajístico:<sup>82</sup>

- Contener y concentrar espacialmente las actuaciones, evitando la proliferación y dispersión innecesaria de objetos en el paisaje. (Nota: trabajar hacia un modelo de ciudad compacta, en línea con POTA).
- Evitar las atribuciones masivas de usos al suelo, con el fin de no provocar procesos homogeneizadores y de banalización.
- Identificar y caracterizar los hechos que establecen imágenes de conjunto apreciadas como unitarias, tales como siluetas, distribución de la volumetría de las edificaciones y sus relaciones con los espacios libres, colores dominantes, presencia y distribución de vegetación, etc.
- Valorar y catalogar las formas y hechos singulares existentes en el territorio, tanto de elementos vivos (setos, árboles, bosquetes...) como inertes (formas y componentes del relieve, cauces, arroyos, bancales, muros etc.).
- Mantener expeditos y continuos los trazados de vías y caminos cuya funcionalidad se haya reducido (vías pecuarias, caminos rurales,...) y proponer rutas e itinerarios alternativos al automóvil (senderos, carriles ciclistas,...).
- Encontrar la localización y disposición menos impactante para las actividades con alta incidencia paisajística (almacenamiento de chatarra, antenas, tendidos eléctricos).

Algunas oportunidades y prioridades para incluir aspectos relacionados con el paisaje en el planeamiento de la ciudad consolidada:<sup>83</sup>

- Fomentar, mantener y mejorar paisajísticamente todos los recursos que el relieve, la distancia y la visibilidad han creado en el espacio urbano, tales como colinas aisladas, escarpes, fachadas y frentes urbanos
- Proteger, completar y mantener las zonas verdes y, particularmente, la vegetación vial.

---

<sup>82</sup> Zoido Naranjo, dir., et al., *El paisaje en los planes subregionales*: 23-25

<sup>83</sup> *Ibíd.*

- Mejorar la calidad paisajística de la edificación existente, exigiendo su mantenimiento frente al descuido o abandono, así como el acabado de edificios, traseras y bordes urbanos
- Completar la urbanización y dotación del espacio público en las periferias urbanas y conjuntos residenciales tendentes a la marginación social
- Potenciar la rehabilitación o reurbanización de espacios obsoletos y degradados, tales como edificios o áreas industriales sin uso y espacios muy contaminados
- Mejorar los accesos o entradas al núcleo urbano y realizar las medidas restauradoras y correctoras necesarias en las obras e infraestructuras de reciente ejecución
- Controlar la presencia de la publicidad visible y la distribución del mobiliario urbano evitando que sature y abigarre el espacio público

En relación a los desarrollos periurbanos existentes o previstos, identificados como los de mayor dificultad y compromiso en relación a su impacto paisajístico y de especial relevancia en los paisajes de acceso que nos ocupan en el presente trabajo, el citado trabajo señala dos ideas de partida a considerar:

- En primer lugar la necesidad de reconducir de manera radical unas formas de crecimiento urbano absolutamente insostenibles en términos no sólo ambientales (por el despilfarro de suelo y energía principalmente), sino también sociales (carencia de equipamientos, tiempos de desplazamientos) y, en el momento presente, sobre todo económicos (especulación inmobiliaria como factor explicativo de la crisis actual)
- Por otra parte, es preciso subrayar la inutilidad de posibles tratamientos paisajísticos meramente maquilladores ante graves errores e insuficiencias de ordenación. La amplitud semántica del concepto paisaje permite la crítica de estas situaciones, pero para recorrer todo el camino que hace posible alcanzar su sentido cualificador final, es imprescindible desarrollar un conjunto de tareas previas que recojan los criterios más básicos de la ordenación territorial.

Respecto a los suelos rústicos, se señala como principal reto el mantenimiento de la funcionalidad, entendiendo que ésta ya no puede ser meramente productiva sino también de conservación de parámetros naturales, de regeneración de recursos y ambiental.

## Vías para la inserción

Los expertos señalan que los sistemas de planificación son esenciales para la aplicación de las políticas urbanas de desarrollo sostenible, entre las que se incluyen las relacionadas con el paisaje. Todos los planteamientos anteriores tendrían cabida en el planeamiento municipal a través de su programa de actuaciones y de su normativa, en la que además podrían integrarse unas ordenanzas específicamente dedicadas al paisaje.<sup>84</sup>

“Sin embargo, aunque el planeamiento es claramente determinante por lo que se refiere a los elementos que componen el paisaje urbano (calles, plazas, edificios, árboles o mobiliario urbano), no está tan claro que, en la práctica, el ordenamiento que deriva del planeamiento pueda tener efectos protectores por lo que se refiere a nuestro concepto del paisaje, que tiene un elevado componente basado en los sentidos: El paisaje es lo que se ve, lo que se oye, lo que se toca, e incluso lo que se huele...”

Normalmente el planeamiento organiza y ordena lo necesario para contribuir al desarrollo del crecimiento de la ciudad o a la renovación de su centro. Cabe pensar entonces que los instrumentos urbanísticos, pensados para las finalidades que hemos señalado, puedan servir igualmente para proteger el paisaje. Es una posibilidad que no se excluye, pero que es raramente efectiva. El urbanismo se encuentra cómodo cuando trabaja con cosas, pero no tanto cuando tiene que lidiar con percepciones. Y un paisaje urbano es, básicamente, percepción”.<sup>85</sup>

Regulación. Se hace hincapié en la importancia de la proximidad con el ciudadano, “se ha de tener en cuenta que el paisaje se percibe, en la mayoría de las ocasiones como imagen, pero que también facilita identidades. Los ciudadanos se identifican a través del paisaje y es por eso que es muy importante que puedan participar en su ordenación y en la decisión de los elementos que deban ser protegidos y en el cómo se instrumentaliza esa protección”<sup>86</sup>. Para proteger esta relación con la identidad, el autor se muestra partidario de instrumentos que regulen el paisaje mediante la recomendación, evitando la imposición de criterios. “Con la experiencia y las técnicas de prueba y error, se puede llegar a establecer que una materia

---

<sup>84</sup> Zoido Naranjo, dir., et al., El paisaje en los planes subregionales: 23-25

<sup>85</sup> Ferran Ferrer Viana, “Un espacio propio para el paisaje”, blog de ciudad y urbanismo Universitat Oberta de Catalunya, <http://ciudad.blogs.uoc.edu/post/103127303472/un-espacio-propio-para-el-paisaje>

<sup>86</sup> Ibíd.

opinable, como la aplicación del color o una tipología de letra determinada, se adopte como de general aplicación voluntaria, llevando a un conjunto de convenciones que posteriormente se plasmen en una norma de obligado cumplimiento”.

## AVANCES EN RELACIÓN A LOS PAISAJES COTIDIANOS

**Como conclusión.** En cuanto al paisaje, como ha quedado expuesto, es un campo emergente y hoy fundamental en la investigación relacionada con la ciudad y el territorio. Tras una lenta pero continua evolución de la idea de paisaje, a partir de la aprobación del CEP se han puesto en marcha muchos estudios que dan forma a la idea de paisaje que se defiende en el documento, más global, integradora, y útil (útil en cuanto a utilidad práctica, a traspaso inmediato de los avances en el conocimiento a la mejora de la calidad de nuestro entorno). Se han analizado distintas formas de afrontar la intervención en espacios de periferia vinculados a las carreteras, y que usan el paisaje como recurso para el desarrollo, con ejemplos; y se han resumido los distintos enfoques que los estudios de paisaje elaborados más recientemente están tomando.

Queda demostrado que se está avanzando con rapidez y eficacia en el conocimiento científico de los distintos paisajes, lo que constituye una base muy valiosa que permite abrir líneas de trabajo cada vez más ambiciosas. Sin embargo, a pesar de una base teórica cada vez más desarrollada, siguen faltando aproximaciones sistemáticas que ayuden a una gestión eficaz; en palabras de Fernández Salinas “Pese a la reiterada insistencia de los discursos teóricos en la necesidad de activar todos los recursos disponibles y la creciente atención dispensada a los recursos territoriales y patrimoniales, que por su carácter único e irrepetible acrecientan la competitividad territorial, no se ha avanzado aún suficientemente en la elaboración de propuestas metodológicas que ayuden a sistematizar tales propuestas y mucho menos a evaluarlas”.<sup>87</sup>

En relación a los paisajes cotidianos, que han sido puestos en primer plano de manera formal por el CEP, suscitan mucho interés tanto a nivel académico como de las administraciones por su potencial para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos. Esto nos permite pensar en una probable continuidad de este impulso inicial que pueda resultar muy fructífera, por su

---

<sup>87</sup> Rocío Silva Pérez, y Víctor Fernández Salinas, “El patrimonio y el territorio como activos para el desarrollo desde la perspectiva del ocio y del turismo”, *Investigaciones Geográficas*, nº46 (2008):69-88

vocación práctica de avanzar hacia una gestión más eficaz de los paisajes. Según Nogué, “Lenta y discretamente, empieza a hacer mella la idea de que un entorno atractivo, afable y armonioso genera una agradable sensación de bienestar que aumenta notablemente la calidad de vida de los ciudadanos”.<sup>88</sup>

---

<sup>88</sup> Joan Nogué, “La emergencia de territorios sin discurso y de paisajes sin imaginario”, *Ambienta: revista del Ministerio de Medio Ambiente*, nº63 (2007):27-35



## 6. LAS CIUDADES MEDIAS



6.1. IDENTIFICACIÓN

6.2. CARACTERIZACIÓN

6.3. FORTALEZAS Y OPORTUNIDADES

## 6. LAS CIUDADES MEDIAS

Las ciudades medias, articulación del territorio y valor patrimonial. “La persistencia de estos asentamientos humanos, determinados por su singularidad y por una forma de organización del territorio consolidada ya desde hace siglos, ha demostrado históricamente su eficacia. En esta línea, el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía ha considerado como una de sus principales bazas en el desarrollo equilibrado y sostenible de Andalucía el aprovechamiento de las potencialidades que ofrecen estas ciudades medias por su interés patrimonial como ciudad en sí, ya que muchas de ellas no sufrieron las grandes transformaciones que trajo consigo el desarrollismo de mediados del XX; por el modelo urbano que aportan, en tanto han sabido mantener su morfología y tipología urbana tradicional; y por su importancia como patrimonio territorial, dada su capacidad para articular el territorio en tanto cabeceras comarcales”.<sup>1</sup>



6.1. Autopista A-92 a su paso por Estepa, infraestructuras y accesos a los núcleos urbanos. Autor: Javier Andrada. Fuente: galería fotográfica del proyecto europeo PaysMed <http://www.paysmed.net/photogallery.php>

---

<sup>1</sup> Pilar Zafra Costán, Gema Carrera Díaz, y Aniceto Delgado Méndez, “Itinerario cultural: Lucena, de agrociudad a ciudad media. Bienes, paisajes e itinerarios”, *PH Boletín del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico*, nº63 (agosto 2007): 78-91

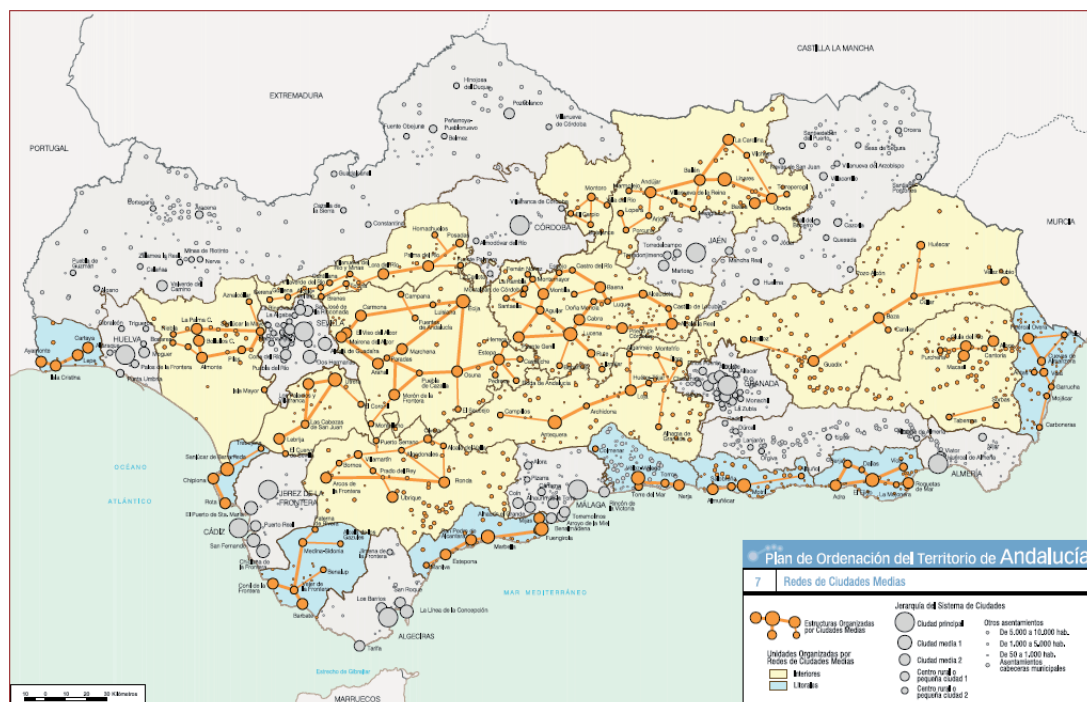
## 6.1. IDENTIFICACIÓN

### CLASIFICACIÓN POTA

En el POTA, los municipios se clasifican en tres grupos:

- Centros regionales, que son los ámbitos de las capitales provinciales más el Campo de Gibraltar, uniéndose la Bahía de Cádiz con Jerez.
- Redes de ciudades medias, exceptuando las incluidas en las áreas anteriores y distinguiendo dos subgrupos, ciudades medias 1 y ciudades medias 2, más por la centralidad que por el tamaño.<sup>2</sup>
- Asentamiento de áreas rurales.

No se hace una definición explícita de qué es una ciudad media según parámetros medibles.



6.2. Redes de ciudades medias. Fuente: POTA

<sup>2</sup> Gabriel Cano García, "Clasificaciones urbanas en Andalucía. Las ciudades medias", *Revista de Estudios Andaluces*, nº27 (2008): 131

Ejemplo: en Almería, Huércal (11.128 habitantes en censo 2005) es 'centro rural o pequeña ciudad 1'; Macael (6.091 censo 2005) y Roquetas de Mar (65.886 censo 2005) son dos 'ciudades medias tipo 2'

## Redes de Ciudades Medias

Las Estrategias de Desarrollo Territorial referidas al Sistema de Ciudades, señalan como tema prioritario entre otros “la cooperación territorial para aprovechar complementariedades y generar economías de escala y efectos de sinergia, contemplando la cooperación en forma de Redes de Ciudades Medias”. Título III ‘Estrategias de desarrollo territorial’, sección 2 ‘Redes de ciudades medias’:<sup>3</sup>

- Las ciudades medias integradas en los ámbitos de los Centros Regionales son, en muchas ocasiones, los elementos más dinámicos de los procesos de formación de ámbitos metropolitanos y actúan como centros para la descentralización de numerosas actividades productivas y funciones urbanas.
- Las ciudades medias de las áreas litorales, caracterizadas por su intenso dinamismo económico y urbano, y por la presencia de sectores productivos innovadores: turismo y nuevas agriculturas.
- Las ciudades medias del interior, herederas en muchos casos de las tradicionales agrocidades, ofrecen la posibilidad de consolidar economías urbanas con un cierto grado de madurez y diversificación.
- Las ciudades medias de las áreas de montaña constituyen los elementos urbanos más importantes para garantizar la articulación territorial de estas zonas rurales.

## Límites numéricos

No hay un rango de tamaño para clasificar las ciudades medias. “Gran parte de las características por las que se identifica a las ciudades medias en la actualidad surge por eliminación y descarte en comparación con los asentamientos urbanos de mayor orden: los sistemas urbanos son más equilibrados y sostenibles, la relación con el territorio es más armónica, los centros urbanos son más fácilmente gobernables y gestionables, la escala de los asentamientos propicia un mayor sentimiento identitario, y tienen menos problemas medioambientales y conflictividad social, pero también suponen algunas desventajas, como

---

<sup>3</sup> Junta de Andalucía, *Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, Decreto 206/2006, de 28 de noviembre* (Sevilla: Consejería de Obras Públicas y Transportes, 2007): 45

menor diversidad sociocultural, cierta endogamia social, menos competitividad económica y mayor dificultad de acceso a la información y el capital".<sup>4</sup>

## CIUDAD COMPACTA

Definición de ciudad compacta. "La ciudad compacta es aquella que presenta una estructura y trama urbana de cierta compacidad, está cohesionada socialmente, genera espacios de sociabilidad, crea un territorio con cercanía a los servicios, propicia el encuentro de actividades y permite el desarrollo de la vida en comunidad. Esta ciudad es reconocible sobre todo en la cultura mediterránea, su evolución histórica ha permitido crear una cultura común, dando lugar a espacios, ciudades y pueblos bellos, creativos y funcionales".<sup>5</sup>

Los paisajes urbanos de las ciudades medias andaluzas son ordenados y compactos en grandes núcleos, si bien los procesos urbanísticos de los últimos años tienden a minusvalorar la rica arquitectura popular y a degradar y alterar los bordes urbanos. Entre las valoraciones negativas están el deficiente tratamiento de los límites urbanos, con riesgo de pérdida de los ruidos agrícolas, y la urbanización de las coronas urbanas históricas con la instalación de recintos de tipo industrial o de servicios.<sup>6</sup>

**La ciudad compacta como modelo de ciudad sostenible.** En el *Libro blanco de la sostenibilidad en el planeamiento urbanístico español*<sup>7</sup>, se hace una evaluación del planeamiento urbanístico según parámetros de sostenibilidad. Como criterio de actuación en el ámbito urbano se señala la necesidad de "definir una estructura y un modelo urbano más sostenible", en relación a tres criterios:

- Complejizar los usos del suelo.
- Fomentar la compacidad urbana. Favorecer densidades altas, y controlar la expansión en el territorio potenciando el crecimiento junto a los núcleos ya consolidados o la reutilización de los centros ya existentes.
- Fomentar el policentrismo.

---

<sup>4</sup> Blanca del Espino Hidalgo, "Ciudades medias, paisajes y espacios de transición" (texto en actas de VII Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo, Barcelona-Montevideo, junio 2005)

<sup>5</sup> Arthur B. Gallion y Simon Eisner, *Urbanismo: planificación y diseño* (México: Compañía editorial Continental, 1963)

<sup>6</sup> Laboratorio del Paisaje del IAPH, *Paisajes y patrimonio cultural en Andalucía. Tiempo, usos e imágenes*: 157

<sup>7</sup> José Fariña y José Manuel Naredo, dir., *Libro blanco de la sostenibilidad en el planeamiento urbanístico español* (Madrid: Ministerio de Vivienda Gobierno de España, 2010): 35

Se encuentran pocas referencias en la legislación para los tres criterios, y valoran que el vacío puede deberse a que la mayor parte de las leyes relativas a criterios de planeamiento son herederas de la Ley del Suelo de 1956, “que estaba más pensada para dotar de contenidos al derecho de propiedad del suelo que para configurar la imagen futura de la ciudad”.

**Urbanidad y funcionalidad.** La urbanidad de los núcleos compactos tradicionales, el tipo de urbanidad mediterránea que caracteriza a las ciudades medias andaluzas en una cita de Chueca Goitia: “El ágora es la gran sala de reunión y sede de la tertulia ciudadana, que a la larga es la tertulia política. Qué duda cabe que este tipo de ciudad locuaz y parlera ha tenido mucho que ver con el desarrollo de la vida ciudadana, y que en la medida que esta locuacidad se pierde decae el ejercicio de la ciudadanía. Por eso las ciudades de la civilización anglosajona, ciudades calladas o reservadas, tienen de vida doméstica lo que les falta de vida civil. (...) es perfectamente comprensible que para todo hombre latinizado y mediterráneo, lo esencial y definitivo de la ciudad sea la plaza y lo que ésta signifique, de modo que cuando falta no acierta a comprender que una aglomeración urbana pueda llamarse ciudad”.<sup>8</sup>



6.3. Perfil urbano de Écija. Fuente: *Catálogo de Paisajes de la provincia de Sevilla*

Importancia de las ciudades medias, que actúan como mediadoras entre las de mayor tamaño y los ámbitos rurales, y contribuyen con ello al equilibrio y al desarrollo territorial. “Andalucía cuenta con una larga tradición urbana, cuyo resultado territorial es (excepto en algunas áreas periféricas) una buena distribución, componiendo una adecuada red de centros. Especial importancia ostentan en este sentido las ciudades medias, muchas veces centros comarcales, que poseen ventajas comparativas, sobre todo en el nuevo concepto de urbe intermedia, lo que implica múltiples conexiones de intercambio y cooperación a escala amplia”.<sup>9</sup>

---

<sup>8</sup> Chueca Goitia, “Lección 1 Introducción, tipos fundamentales de ciudad”, Breve historia del urbanismo

<sup>9</sup> Cano García, “Clasificaciones urbanas en Andalucía. Las ciudades medias”: 148

## 6.2. CARACTERIZACIÓN

Las ciudades intermedias como modelo. Según José Fariña Tojo “Hace años que intento demostrar que el funcionamiento de las ciudades intermedias sería el ideal y que luego iría empeorando hacia arriba y hacia abajo. Es decir, peor cuanto más pequeñas y cuanto más grandes”.<sup>10</sup>

### SISTEMA URBANO ANDALUZ, EVOLUCIÓN HISTÓRICA

Breve evolución histórica del desarrollo del sistema de ciudades en Andalucía, a partir de fragmentos de un texto de referencia de Cano García.<sup>11</sup>

Colonización. La situación estratégica de Andalucía, entre continentes y mares, en un lugar de encrucijada con abundantes recursos (valles, campiñas, minas, madera, costas, un gran río navegable...), que desde antiguo desarrollaron técnicas punteras, explican crecimientos demográficos de pueblos y ciudades. Así, cuenta con una rica historia. Turdetania, heredera de Tartessos, la Bética romana, que añade a las ciudades preexistentes otras, componiendo una poderosa red, a cuya cabeza figuraba Córdoba, en el centro del Valle del Guadalquivir, cruce de caminos y junto a ricas campiñas. Otros tres núcleos cabecera eran ya Sevilla, Cádiz y Écija.

Al-Ándalus. Supone una continuación y potenciación del sistema urbano andaluz, de manera que Córdoba se convierte en la capital de un estado independiente incluso en lo religioso, constituyendo una de las ciudades más pobladas, ricas y cultas del mundo conocido. Su organización administrativa incrementa la centralidad de sus capitales y de las cabeceras de distritos. A las anteriores se añaden como núcleos importantes Jaén, Onuba (Huelva), Algeciras, Utrera, Alcalá de Guadaíra, Almodóvar, Lucena, Cabra, Priego, entre otros. Los reinos andaluces en época almohade tenían como capitales a Sevilla, Córdoba, Jaén, Granada, Almería y Málaga, y hoy quedan numerosas huellas en el trazado callejero de cascos antiguos y en los paisajes urbanos, constituyendo un importante legado y un atractivo turístico.

---

<sup>10</sup> José Fariña Tojo, “La ecología del miedo”, blog <https://elblogdefarina.blogspot.com.es/2017/04/la-ecologia-del-miedo.html#more>

<sup>11</sup> Cano García, “Clasificaciones urbanas en Andalucía. Las ciudades medias”: 116-118



La conquista castellana. Primero del Valle y luego del reino de Granada (casi en el XVI), supone un retroceso urbano y un aumento de la agrarización. Decaen la industria, el comercio y las funciones administrativas de las ciudades, destacando las cuatro capitales de los reinos (Sevilla, Córdoba Jaén y Granada), si bien las relaciones con el continente americano animan la economía y el desarrollo de algunas poblaciones. La gran propiedad se afirma como factor determinante del ámbito agrario de Andalucía, aun con matices y contrastes, bajo la posición dominante de los estamentos privilegiados de la nobleza y la Iglesia.<sup>12</sup>

Sistema de ciudades medias. En 1787 sólo había nueve ciudades con más de 20.000 habitantes, entre ellas cinco capitales (Sevilla, Málaga, Granada, Córdoba y Cádiz). Pero los núcleos superiores a 5.000 presentan un sistema que se aproxima al de fechas recientes con una buena dispersión de núcleos de tipo medio.

La provincialización de 1833 refuerza a las ocho capitales, que desde entonces acumulan funciones administrativas, de servicios públicos y otras actividades (comerciales, industriales, turismo más tarde, etc.), que explican altos crecimientos demográficos posteriores; en la cabecera del sistema continúan las cinco capitales citadas. Esa provincialización y la red de ferrocarriles dan lugar a desplazamientos del campo a la ciudad, que se incrementan a partir de los años cincuenta-setenta del siglo XX, en que se produjo un éxodo rural que dio lugar a una fuerte emigración andaluza a Cataluña, Madrid, País Vasco y al extranjero, pero, también, de los pueblos a las ciudades más próximas, especialmente a las capitales de provincia.

En los últimos años ha habido (salvo en Córdoba y Jaén) una constante bajada demográfica en las capitales en beneficio de la periferia metropolitana. Hay una clara desconcentración del sistema urbano junto con el crecimiento de áreas metropolitanas y aglomeraciones, un tanto parado por la crisis actual.

### **Agrociudades**

Las actuales ciudades medias andaluzas han sido denominadas históricamente con el término 'agrociudades'. Definición de agrociudad en 'Atributos urbanos': "La agrociudad es un fenómeno característico del sistema urbano rural mediterráneo; en el que la alta productividad de las tierras, unida a un sistema de propiedad latifundista, determina la aparición de núcleos

---

<sup>12</sup> Instituto de Cartografía de Andalucía, "Cap. 40, Propiedad y explotación agraria en la Edad Media", en *Atlas de la Historia del Territorio de Andalucía*

de población que tradicionalmente han servido de contrapeso territorial al desarrollo urbano de costa. En los orígenes de la agrociudad se encuentra un campo altamente productivo. Pero la estructura social de la agrociudad sostiene un escenario indudablemente crudo y perverso. Desde la Baja Edad Media hasta inicios de los años noventa del pasado siglo, la concentración en pocas manos de la propiedad de la tierra motivó que la agrociudad se nutriese de grandes masas de jornaleros".<sup>13</sup>

Caracterización demográfica y funcional de la agrociudad:<sup>14</sup>

- Alta concentración demográfica y de poblamiento junto a su prolongada historia facultan la conformación de las agrociudades como importantes conjuntos urbanos
- La gran riqueza agraria y el potente latifundismo, ayudan a explicar el esplendoroso patrimonio histórico artístico de estos conjuntos
- La mezcla en su estructura de rasgos urbanos y rurales

**Superado el concepto 'agrociudad'.** "A partir de la segunda mitad de los años 80, y especialmente en la década de los 90 del siglo reciente, las ciudades medias del interior de Andalucía comienzan a experimentar un importante proceso de recuperación demográfica, social y económica, que conlleva una mejora sensible en las condiciones de vida de sus habitantes, así como en sus expectativas de desarrollo. La ejecución de importantes inversiones públicas en infraestructuras y equipamientos, la diversificación productiva hacia los sectores secundario y de servicios, la iniciativa renovada de los agentes económicos y sociales locales -apoyada con programas de desarrollo territorial vinculados a la UE -, etc., ha propiciado una dinámica de progreso en la que la puesta en valor de los recursos patrimoniales locales (tanto naturales como culturales) representa un papel relevante".<sup>15</sup>

---

<sup>13</sup> Atributos urbanos CAAC, "Glosario: agrociudad", <http://atributosurbanos.es/terminos/agrociudad/>

<sup>14</sup> Antonio López Ontiveros, "La agrociudad andaluza: caracterización, estructura y problemática", *Estudios regionales*, nº39 (1994): 59-91

<sup>15</sup> Juan Alonso Sánchez Martínez, "La configuración de un sistema de espacios de representación patrimonial en Loja", *Revista PH*, nº 63 (2007): 76-77

## PATRIMONIO TERRITORIAL

Las ciudades medias representan un modelo histórico de implantación en el territorio de interés patrimonial, que debe ser preservado. “Las ciudades medias de interior se pueden considerar como parte del patrimonio territorial de Andalucía, puesto que no existe en ninguna otra región de España ni de Europa un sistema urbano con un peso tan importante de este tipo de ciudades. Esta situación hace que las ciudades medias del interior adquieran un papel clave para la estructuración y vertebración del territorio andaluz desde el plano social y económico. Este tipo de ciudades (las ciudades medias) por razones históricas y funcionales, ha jugado, y juega hoy, un papel clave en la articulación territorial de Andalucía, lo que ha posibilitado que tengan un patrimonio de extraordinaria importancia y estén dotadas de un especial dinamismo social y económico, de manera que están llamadas a convertirse en uno de los ejes estratégicos para el futuro de esta comunidad”.<sup>16</sup>

**El conjunto urbano como identidad cultural** “De acuerdo con los conceptos geográficos, el enorme acervo andaluz de hábitat concentrado en ‘agrocidades’ y ‘ciudades-aldea’ coincide en gran medida con los de “centros monumentales históricos y artísticos”. Junto con la existencia de la dispersión intercalada de haciendas y cortijos, verdaderos núcleos de valor arquitectónico a la altura de los monumentos urbanos, Andalucía constituye un variado cúmulo de poblaciones singulares y de enorme interés estético y monumental”.<sup>17</sup>

### Emplazamiento y calidad paisajística

En el origen y evolución de todos los núcleos históricos han tenido un papel destacado los condicionantes topográficos y del emplazamiento. Recogemos los criterios fijados en el estudio *Análisis urbanístico de centros históricos de Andalucía. Ciudades medias y pequeñas*<sup>18</sup> para la clasificación de los centros históricos en función del tipo de emplazamiento. Para los núcleos de interior:

- En llanura; en fondo de valle

---

<sup>16</sup> Antonio Muñoz Martínez, “El Plan Turístico de Ciudades Medias: el interior avanza”, *Revista PH*, nº63 (2007): 70-74

<sup>17</sup> Antonio Bonet Correa, “Las ciudades de tamaño mediano y óptimo en Andalucía”, *Revista PH*, nº63 (2007): 62-68

<sup>18</sup> Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo, *Análisis urbanístico de centros históricos de Andalucía: ciudades medias y pequeñas* (Sevilla: Consejería de Obras Públicas y Transportes, 2001)

- Punto elevado junto a un río; punto elevado en campiña; punto elevado en estribaciones montañosas
- En cornisa; en ladera

Emplazamiento y calidad paisajística están estrechamente relacionados en las ciudades medias andaluzas. Los emplazamientos de los pueblos andaluces confieren a su paisaje una calidad visual inigualable que, entre otros, proviene de los siguientes factores:<sup>19</sup>

- Calidad visual intrínseca, en la que se aúnan las propias, variadas y bellas formas de relieve, junto con los aportes de diseño urbano y monumentales.
- Calidad visual del entorno inmediato, que es fruto de una atrayente simbiosis del pueblo con el campo.
- Calidad del fondo escénico: intervisibilidad o existencia de panorámicas amplias, altitud de horizonte, luminosidad, frecuentemente elementos singulares de vegetación, formas de relieve, agua, etc.

Pero en ese mismo trabajo también se denuncia su fragilidad y vulnerabilidad visual, y se recomienda evitar los impactos paisajísticos como las edificaciones de altura y estilos discordantes, tanto en el interior y bordes del núcleo histórico como del entorno exterior al casco, que rompen los perfiles y dificultan o tapan las vistas panorámicas, entre otros.



6.4. Entorno de la ciudad de Écija, con edificaciones industriales dispersas. En la clasificación del POTA, Écija es una ciudad media tipo 1, en la unidad territorial 'campiña y sierra sur de Sevilla'. Autor: Jesús Rodríguez Rodríguez. Fuente: *Catálogo de paisajes de la provincia de Sevilla*, Altiplanos de Écija y vega del Genil

---

<sup>19</sup> López Ontiveros, "La agrocuidad andaluza: caracterización, estructura y problemática": 78-79

## PERIFERIAS Y NUEVAS CENTRALIDADES

Texto de referencia sobre un estudio de las nuevas centralidades en las ciudades medias andaluzas, de Campos Sánchez y Abarca Álvarez. Las conclusiones (cita literal):<sup>20</sup>

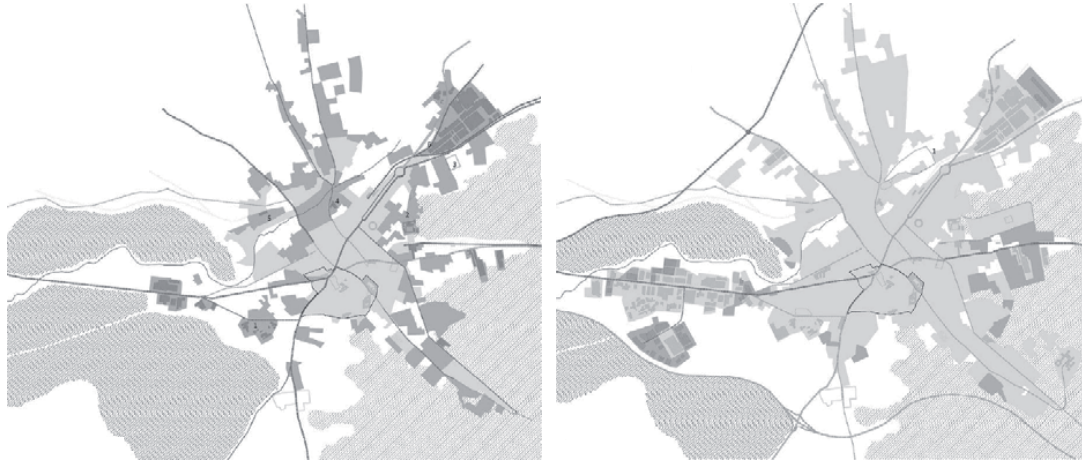
El último medio siglo en Andalucía, observamos un proceso de transformación de la forma, el tipo y la posición entre viejas y nuevas centralidades, proceso que discurre paralelamente a una mayor diversificación y complejización de los usos en la ciudad. Radiografiamos esta evolución en cuatro periodos:

- **Hasta 1956.** Centro histórico y ciudad coinciden; cristalizado en una gran diversidad de tipologías arquitectónicas y urbanas propias de épocas pasadas, constituyéndose algunas de ellas en los elementos de centralidad más tradicionales de estas ciudades. Hasta el momento la forma compacta de la ciudad es, en gran medida, consecuencia directa de su emplazamiento en las topografías del territorio. Después ya no lo será tanto.
- **Desde 1956 hasta 1977.** Tienen lugar los primeros fenómenos de dispersión urbana. Surgen tanto numerosos barrios de viviendas sociales en bloque para alojar a la emigrada de regreso, como los primeros equipamientos que la abastecen y que concentran la actividad urbana.
- **Desde 1977 hasta 1998.** Incremento y diversificación de las arquitecturas de los equipamientos públicos. Con el aumento del viario arterial, se construyen los primeros centros comerciales en las afueras. Se desarrollan intensamente los polígonos industriales en el extrarradio urbano, que la ciudad alcanzará a lo largo de sus posteriores crecimientos. Se construyen infraestructuras de gran calado, lo que estimulará la velocidad y variedad del crecimiento urbano. Se constata pues la dispersión, la diversificación y el cambio de escala de los elementos centrales en la ciudad. De los estudiados, éste es el periodo de máxima producción urbana en los últimos 50 años.
- **Desde 1998 hasta 2007.** Se desarrollan y especializan las áreas comerciales, situándose junto al viario y en sus nuevos accesos. La ciudad crece con nuevas y grandes piezas. La especialización del secundario y del terciario estimula la proliferación de los parques tecnológicos, empresariales y de la innovación, al menos en las ciudades más dinámicas e influyentes. Se trata, por tanto, del periodo en el que mejor se entienden las

---

<sup>20</sup> Francisco Sergio Campos Sánchez y Francisco Javier Abarca Álvarez, "Viejas y nuevas centralidades en las ciudades medias andaluzas: evolución y estrategias urbanas", *Ciudades*, nº16 (2013): 145-165

centralidades ya no como un producto de 'primera necesidad' demandado por la sociedad, sino como los nuevos nodos de una red económica global que no se desarrolla solo en la ciudad, sino en todo el territorio



6.5. Linares, fisonomía. Estudio de la evolución de los tejidos construidos, imágenes de 1977 y 2007. Fuente: Campos y Abarca, artículo que se cita en el texto

## ESPECIALIZACIÓN ECONÓMICA

Contexto. “Andalucía es una región periférica, tanto en el contexto europeo como en el español, y está aquejada de un conjunto de debilidades estructurales que dificultan su desarrollo: insuficiente e inadecuada formación de los recursos humanos, falta de cultura empresarial, baja competitividad; a tales debilidades se suma la especialización en sectores maduros y basados en recursos genéricos, entre los que destaca la construcción; escasez de determinados servicios empresariales, incapacidad para generar un suficiente número de empleos... Resulta evidente que las instituciones, las empresas y la sociedad en su conjunto necesitan hacer un importante esfuerzo para superar problemas tan graves y complejos”.<sup>21</sup>

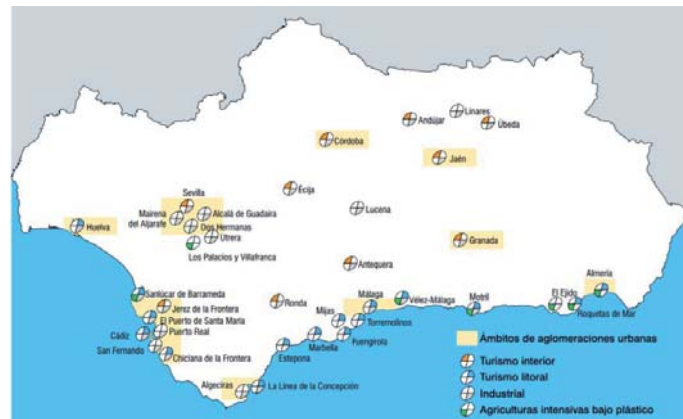
Potencial del sistema urbano. “Pero, como contrapunto a lo anterior, Andalucía cuenta con un recurso territorial de especial interés: un sistema urbano muy equilibrado, con una importante red de ciudades medias (entendiendo en este contexto como tales aquellas cuya población oscila entre 20.000 y 250.000 habitantes) que están, además, bien distribuidas por el espacio

---

<sup>21</sup> Inmaculada Caravaca, et al., “Conocimiento, innovación y estrategias públicas de desarrollo: análisis comparado de tres ciudades medias de Andalucía (España)”, EURE, vol 40, nº119 (2014): 53

Especialización. En relación a su especialización económica se pueden distinguir las siguientes tipologías de ciudades:<sup>23</sup>

- Las ciudades medias de interior pertenecen a las dos primeras categorías.



**Ciudades históricas.** (Fragmentos del mismo estudio *Diagnóstico ambiental de las ciudades andaluzas de más de 30.000 habitantes*) Estas ciudades medias ya funcionaban como tales antes de 1950. Tienen en común la supervivencia de cascos históricos de origen medieval o renacentista, catalogados como conjuntos histórico-artísticos. Los centros históricos sobresalen del resto de la trama urbana por su valor paisajístico, arquitectónico y monumental, y por la conservación de un modo de vida y una calidad ecológica frecuentemente elevada. Otro aspecto que los singulariza es que generan un importante volumen de renta y empleo por

<sup>23</sup> Consejería Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, *Diagnóstico ambiental de las ciudades andaluzas de más de 30.000 habitantes*



su explotación como recursos turísticos, por lo que su adecuada conservación es vital para las economías locales.

Las ciudades con centros históricos han de hacer frente al progresivo deterioro de sus condiciones ambientales desde mediados del siglo veinte, debido, principalmente a tres factores:

- La implantación de modernos usos y actividades que estropean su ambiente original
- La presión ejercida por el tráfico rodado (ruidos, contaminación del aire, falta de espacios libres, etc.)
- El progresivo despoblamiento de sus residentes tradicionales por el envejecimiento y ruina de las viviendas, su sustitución por usos terciarios, o el encarecimiento del suelo

**Ciudades industriales.** (Fragmentos del mismo estudio *Diagnóstico ambiental de las ciudades andaluzas de más de 30.000 habitantes*) Esta denominación se realiza en términos relativos, es decir, en comparación con el resto de ciudades andaluzas, y no con otros ámbitos geográficos nacionales o europeos, donde los niveles de industrialización son superiores a los de las ciudades andaluzas. Dentro de Andalucía se pueden distinguir ciudades industriales (mayores de 30.000 habitantes) que han surgido en el último siglo y otras de aparición más reciente.

- Las primeras se desarrollaron por motivos muy diversos: al socaire de la antigua riqueza minera (Linares), por su condición estratégica de enclaves navales y militares (Cádiz, Puerto Real o San Fernando), vinculadas a los recursos agrarios (bodegas de Jerez de la Frontera, El Puerto de Santa María, o Sanlúcar de Barrameda), o por un desarrollo local más complejo (Lucena).
- Las ciudades industriales de la segunda mitad del siglo veinte se asocian, en cambio, a sus ventajosas condiciones de enclaves portuarios para industrias básicas (Huelva y Algeciras) y a los procesos de deslocalización de la industria que huye de la congestión de las grandes ciudades próximas (por ejemplo, Alcalá de Guadaira y Dos Hermanas respecto Sevilla capital).

Se identifican como 'mejorables' las precarias condiciones ambientales de los espacios industriales, y la escasa protección, conservación y recuperación del patrimonio industrial heredado de valor cultural y etnográfico.

### 6.3. FORTALEZAS Y OPORTUNIDADES

Las ciudades medias son los mejores escenarios urbanos andaluces, según Fernández Salinas. “Las ciudades medias del interior de Andalucía son el mejor ejemplo del carácter del paisaje urbano andaluz tradicional. Si se exceptúan los grandes monumentos de las capitales y grandes ciudades, el entramado urbano andaluz por antonomasia, el grano, el meollo de la inteligencia colectiva en la construcción de los espacios de vida en común, allí donde mejor se aprecia y donde está su mejor expresión, está en estas ciudades medias. (...) En los últimos decenios, se asiste a una revitalización de muchas de estas localidades, que reasumen de nuevo un papel destacado en la articulación del territorio”.<sup>24</sup>

Sobre el potencial de las ciudades medias, “Tres son las potencialidades de estas ciudades: el interés patrimonial, el modelo urbano mediterráneo y la capacidad que tienen para organizar el territorio”.<sup>25</sup>

#### FUERZA DE LAS REDES DE CIUDADES

Según el POTA, idoneidad de las ciudades medias para conformar redes potentes gracias a su capacidad de interrelación y cooperación. “Su consideración como redes de ciudades permite que las políticas regionales se apoyen en ellas para la potenciación de ejes de organización territorial a nivel regional sobre los cuales se estructuren las principales infraestructuras de comunicación. (...) En definitiva, las ventajas (ambientales y de calidad de vida) que ofrece el tamaño medio de estas ciudades, se contrapesa con las limitaciones que, en muchas ocasiones, impone lo limitado de sus umbrales de mercado individualmente considerados, lo que refuerza la idea de la necesidad de avanzar en la consolidación de redes urbanas”.<sup>26</sup>

El POTA potencia los procesos de integración y cooperación entre redes de ciudades medias (art.34), para “abordar la elaboración de estrategias de desarrollo económico y territorial dirigidas a favorecer la promoción conjunta de un espacio económico, territorialmente coherente, y que ofrezca potencialidades de diversificación y modernización productiva, a

---

<sup>24</sup> Víctor Fernández Salinas, “Paisaje urbano en las ciudades medias”, *Revista PH*, nº 63 (agosto 2007): 54

<sup>25</sup> Juan Luis Díaz Quidiello, “Las ciudades medias interiores en el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía”, *Revista PH*, nº 63 (agosto 2007): 44-53

<sup>26</sup> Junta de Andalucía, *Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, Decreto 206/2006, de 28 de noviembre*: 45

partir de generar economías de escala.”. Se incluye un listado de ‘equipamientos y servicios en redes de ciudades medias’ (tabla III.2): equipamientos y servicios educativos, sanitarios, sociales, culturales, deportivos, de gestión de residuos sólidos urbanos, equipamientos y servicios económicos, espacios libres nivel supramunicipal, y equipamientos turísticos.

## PAISAJE

Imagen urbana y entorno físico-natural. “El recurso paisaje es considerado por la política medioambiental local desde una doble vertiente: el de la imagen urbana y la de su entorno físico-natural. La imagen urbana de la mayoría de las ciudades andaluzas viene representada por el paisaje de la ciudad histórica, sea cual sea el tamaño del núcleo, debido a su elevada calidad visual y formal. No obstante, el rápido e intenso crecimiento del proceso urbanizador hace que el paisaje de las periferias tenga cada vez más importancia dentro de la imagen urbana, a pesar de que normalmente tiene menor calidad, ya que carece con relativa frecuencia de referentes culturales, de monumentalidad, y de hitos capaces de diferenciar unos barrios de otros. Por su parte, el paisaje del entorno físico-natural de las ciudades andaluzas ha de ser contemplado como un aspecto más de la política local de protección del medio natural y de la diversidad biológica”.<sup>27</sup>

**Los retos.** Los retos para una cultura del paisaje nueva en las ciudades medias: “El sector turístico es importante, pero las ciudades medias interiores andaluzas lo que precisan son documentos más amplios en los que diseñar su modelo de desarrollo para, después, reconocer la aportación que cabe esperar del patrimonio. Abogar por el paisaje sin tener en cuenta los procesos socioeconómicos de los que es reflejo es como pretender evaluar el proceso de maduración de un individuo a partir de la ropa que se pone, y no de otros procesos psíquicos y físicos que realmente condicionan su aspecto. El paisaje de estas ciudades, y su protección, no es un fin en sí mismo, sino un vehículo a partir del cual valorar la madurez e inteligencia colectivas”.<sup>28</sup>

---

<sup>27</sup> Consejería Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, *Diagnóstico ambiental de las ciudades andaluzas de más de 30.000 habitantes*, parte 1.1 “El paisaje del entorno de las ciudades”

<sup>28</sup> Fernández Salinas, “Paisaje urbano en las ciudades medias”: 56

## SOSTENIBILIDAD

Problemas ambientales asociados a las ciudades: el rápido crecimiento de la urbanización, y el aumento del consumo de recursos: “Para comprender la creciente preocupación que suscita el estado del medio ambiente en las ciudades andaluzas hay que tener en cuenta, como punto de partida, dos procesos que se juxtaponen en el tiempo y en el espacio en la segunda mitad del siglo veinte: su rápido crecimiento demográfico y acelerada urbanización, y la progresiva concentración de la población andaluza en las ciudades en detrimento del medio rural. (...) Los acelerados crecimientos de las ciudades se han traducido desde finales de la década de los sesenta en una crisis ambiental global en Andalucía, en tanto que en ellas se concentra el consumo de materias primas y recursos naturales, que posteriormente son arrojados en forma de residuos contaminantes al medio. Esta crisis, a diferencia de lo que ocurría en las ciudades históricas, afectó a amplias áreas del entorno rural y natural, originando graves problemas como la contaminación de las aguas o la proliferación de vertidos incontrolados. (...) Por otra parte, el consumo de recursos naturales en las ciudades no ha cesado de crecer en las últimas décadas, provocando la aparición de problemas asociados por ejemplo a la sobreexplotación de los recursos hídricos, o el despilfarro de los recursos por su uso ineficiente o su escasa reutilización”.<sup>29</sup>



6.7. Vista aérea ciudad histórica de Carmona, núcleo urbano y relación con su entorno productivo En la clasificación del POTA, Carmona es una ciudad media tipo 2, en la unidad territorial 'campiña y sierra sur de Sevilla'. Fuente: banco de imágenes IAPH, <http://www.iaph.es/imagenes-patrimonio-cultural-andalucia/busqueda.php>

---

<sup>29</sup> Consejería Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, *Diagnóstico ambiental de las ciudades andaluzas de más de 30.000 habitantes*

**Ciudad compacta.** Mantener el modelo de ciudad compacta como ciudad sostenible; algunas reflexiones de P. Sala a partir de los catálogos de paisaje de Cataluña, sobre la significación paisajística de las franjas de periferia. “Amurallar la ciudad. En la medida de lo posible, se debe evitar que aumente la dispersión y se debe volver a amurallar la ciudad, metafóricamente, apostando de manera decidida por una compacidad que respete la relación clara entre la ciudad y el entorno natural, que garantice que los desarrollos urbanísticos tengan continuidad con las tramas urbanas existentes y respeten las huellas en el territorio, así como que evite la pérdida de más suelo fértil”.<sup>30</sup>

## DESARROLLO

Evolución de la idea, y nuevos recursos en los que basar el desarrollo (de un estudio que enfoca el patrimonio y el territorio como activos para el desarrollo)<sup>31</sup>. “En un primer momento, los procesos de desarrollo se asociaban a la combinación de tres tipos de recursos: la presencia de materias primas y fuentes de energía -capital natural-, la disponibilidad de medios técnicos y financieros para explotar tales recursos -capital productivo- y la existencia de infraestructuras y equipamientos adecuados para el desenvolvimiento de la actividad productiva -capital físico-territorial-. (...)Con posterioridad (decenio de los setenta del siglo pasado), el agotamiento de los recursos naturales y el progresivo deterioro ambiental obligó a replantear la forma de relacionar economía y medio ambiente, revisándose buena parte de la terminología científico-económica e incorporándose nuevas categorías conceptuales como la de desarrollo sostenible<sup>32</sup>.”

Capital humano, capital social y capital cultural. “A partir de los años ochenta se revaloriza el capital humano, evaluado a partir del nivel formativo de la población al que algunos autores consideran como ‘el principal activo de cualquier economía’. (...)A finales de estos años ochenta e inicios de los noventa empieza a generalizarse la tesis de que los procesos de desarrollo están estrechamente enraizados en la estructura social; se acuña así el concepto de capital social entendido como la capacidad de concertación socio-institucional de las

---

<sup>30</sup> Sala, “Periferias urbanas. La experiencia de los catálogos de paisaje de Cataluña” (resúmenes en castellano)

<sup>31</sup> Silva Pérez y Fernández Salinas, “El patrimonio y el territorio como activos para el desarrollo desde la perspectiva del ocio y del turismo”

<sup>32</sup> ONU, Informe de la Comisión Mundial sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo, “Nuestro futuro común” (1987) Recoge la primera definición del ‘desarrollo sostenible’, como “aquel satisface las necesidades del presente sin comprometer las necesidades de las futuras generaciones”

sociedades y los territorios, que está en gran medida condicionada por la existencia de lazos culturales comunes. Ello remite a otra categoría conceptual, la de capital cultural, que hace referencia a la capacidad adaptativa de las poblaciones humanas que les permite enfrentarse al entorno natural y modificarlo.”

El territorio como recurso cultural y económico. “Más recientemente se ha llegado a considerar que el propio territorio constituye, en sí mismo, un recurso cultural y económico de primer orden, lo que remite a un nuevo concepto, el de patrimonio territorial, que hace referencia tanto a su disposición físico-natural como a los recursos patrimoniales disponibles en cada ámbito, incluidos aquellos de carácter intangible que refuerzan la identidad y confieren una mayor competitividad a los territorios. Una andadura, en suma, que culmina con una concepción compleja y multidimensional de lo que se entiende por desarrollo y de los recursos utilizables para su consecución”.<sup>33</sup>

**La identidad local como factor de competitividad.** “Las distintas dimensiones del desarrollo (ambiental, económica, social) y su necesaria complementariedad han llevado a reparar en la importancia que adquiere la forma de utilizar y poner en valor los recursos propios. Mientras su utilización racional ayuda a potenciar los procesos de desarrollo, su desaprovechamiento se convierte en una rémora para la activación económica, al tiempo que su mal uso redunda en disfunciones ambientales, culturales, sociales y territoriales que coartan la competitividad”.<sup>34</sup>

“En el contexto de un sistema económico fuertemente globalizado y competitivo, las empresas y los territorios tienen que desarrollar estrategias para aprovechar las oportunidades que puedan conferirles ventajas, y buscar soluciones para resolver los nuevos problemas a los que deben hacer frente”.<sup>35</sup>

---

<sup>33</sup> Silva Pérez y Fernández Salinas, “El patrimonio y el territorio como activos para el desarrollo desde la perspectiva del ocio y del turismo”

<sup>34</sup> *Ibíd.*

<sup>35</sup> Inmaculada Caravaca, et al., “Conocimiento, innovación y estrategias públicas de desarrollo: análisis comparado de tres ciudades medias de Andalucía (España)”

## TRANSPORTE

Mejora de la red de carreteras, que potencian su papel para estructurar el territorio. Las ciudades medias están bien posicionadas en la red de vías rápidas que recorren Andalucía. "Autovías y autopistas, sobre todo las primeras, han llegado a formar una considerable red por obras realizadas en pocos años en torno a la transición entre siglos. Con la A-92, eje transversal de la región, se inició la nueva era de las carreteras, con el excepcional precedente de la autopista Sevilla-Cádiz. El tramo entre Sevilla y Granada de la autovía fue inaugurado en el emblemático año que le da nombre, aunque su finalización, con sus ramales a Almería, Levante y autovía de Málaga, no se produjera hasta nueve años después. La A-92 rompió la tradicional estructura radial de la red, abriendo paso a otras actuaciones diseñadas desde una perspectiva regional".<sup>36</sup>



6.8. Ciudades medias tipo 1 no litorales sobre ejes viarios de primer nivel. Fuente: elaboración propia

## TURISMO

Es creciente el interés del turismo por las ciudades medias de interior, en base sobre todo a sus valores patrimoniales: se trata de ciudades con un peso histórico importante, y un grado de desarrollo en general moderado que les ha permitido mantener un buen estado de conservación. "Sin duda, al igual que los viajeros románticos, el actual turista ilustrado sabe hoy apreciar no sólo la belleza de sus monumentos y de su morfología urbana, sino también,

---

<sup>36</sup> Instituto de Cartografía de Andalucía, "Cap. 57, La era de las autovías", en *Atlas de la Historia del Territorio de Andalucía*



de acuerdo con la teoría de la ciudad bien dimensionada y bien trazada, la bondad de su tamaño y la disponibilidad para la vida de sus habitantes”.<sup>37</sup>

*Plan+Interior. Estrategia integral de fomento del turismo de interior sostenible de Andalucía*<sup>38</sup>, Junta de Andalucía julio 2014 (nota: por turismo de interior se entienden todas aquellas tipologías turísticas que se desarrollan en los espacios no litorales de Andalucía, excluyendo de dicho territorio a las capitales de provincia por tener otra dinámica turística en su desarrollo). Algunos datos del turismo de interior, que avalan su importancia creciente:

- En 2013 el turismo de interior supuso cerca del 20% del total de turistas que recibió Andalucía. De los recibidos, casi el 70% fueron visitantes nacionales y de estos más de la mitad andaluces. Crece desde 2010.
- Es una tipología turística menos estacional que la de playa. El medio de transporte más utilizado es el coche, con el viaje organizado de forma particular.
- Dos de los conceptos mejor valorados por el turista de interior son los paisajes y parques naturales y el patrimonio cultural.

Este interés por el patrimonio (natural y cultural) está relacionado con corrientes de puesta en valor de la identidad local como factor de competitividad frente a los fenómenos de globalización. “En este nuevo contexto de relaciones dialécticas entre las escalas global y local, una de las principales contradicciones a que deben hacer frente las sociedades actuales es la pugna creciente entre las tendencias globalizadoras y la revitalización experimentada por las identidades locales depositarias de recursos patrimoniales, únicos e irrepetibles, que resultan cruciales para propiciar el desarrollo en un mundo cada vez más competitivo y homogéneo. En estrecha relación con todo ello, son cada vez más abundantes las propuestas de desarrollo amparadas en la utilización con fines turísticos de los recursos específicos e irrepetibles de cada ámbito. A esto no es ajeno el hecho de un aumento y reconceptualización del ocio de las clases acomodadas y medias de todo el mundo, que son mucho más propicias a moverse y a consumir la oferta turística de territorios, tanto lejanos como cercanos”.<sup>39</sup>

---

<sup>37</sup> Bonet Correa, “Las ciudades de tamaño mediano y óptimo en Andalucía”

<sup>38</sup> Junta de Andalucía, *Plan+Interior, Estrategia integral de fomento del turismo de interior sostenible de Andalucía horizonte 2020*, Decreto 77/2016, de 22 de marzo (BOJA nº68, de 12 de abril de 2016)

<sup>39</sup> Silva Pérez y Fernández Salinas, “El patrimonio y el territorio como activos para el desarrollo desde la perspectiva del ocio y del turismo”: 71

El turista cultural actual “valora progresivamente que la puesta en valor de los recursos culturales se realice en contextos de equilibrio y justicia social, respeto medioambiental y, además, con una oferta cultural asociada a los recursos patrimoniales que complete el producto ofrecido por un territorio”.<sup>40</sup>

Para dar más solidez a los destinos turísticos de interior, se plantea la necesidad de configurar redes de ciudades de interés turístico. “El reto más importante al que tienen que enfrentarse es el de conseguir un tamaño crítico que les permita convertirse en un producto turístico de base territorial, en un microdestino en Andalucía, puesto que muchas de estas ciudades, por los recursos realmente visitables y por la dimensión de los servicios turísticos que tienen, no podrán articularse como producto turístico territorial. Se hace necesario, por tanto, que las ciudades medias del interior trabajen en red, para que a través de la cooperación, y en base a una realidad territorial compartida, puedan conseguir la dimensión necesaria de destino, o producto turístico”.<sup>41</sup>



6.9. Ruta cultural de Washington Irving. Sevilla-Granada, que pasa por Alcalá de Guadaira, entre otras. Lucena está en la ‘Ruta del Califato’, Linares en la ‘Ruta de los Nazaríes’. Fuente: web de divulgación del proyecto *El legado andalusí, itinerario cultural del Consejo de Europa*, <http://rutas.legadoandalusi.es/>

Para su divulgación al público, la Junta de Andalucía y otras administraciones han puesto disponible en internet información práctica sobre ciudades y rutas temáticas de interés (por ejemplo vía verde de los Alcores, caminos de bandoleros de la campiña, ruta minera de flamenco, entre otras muchas, en [www.andalucia.org](http://www.andalucia.org); y muchas otras).

<sup>40</sup> Silva Pérez y Fernández Salinas, “El patrimonio y el territorio como activos para el desarrollo desde la perspectiva del ocio y del turismo”

<sup>41</sup> Muñoz Martínez, “El Plan Turístico de Ciudades Medias: el interior avanza”: 70-71

En esta línea están las 'Referencias territoriales para la planificación y gestión de los bienes patrimoniales' que propone el POTA dentro de sus estrategias de desarrollo territorial (cap.3 Sistema regional de protección del territorio, sec.2 Sistema del patrimonio territorial, art.112):

- Redes urbanas patrimoniales: redes de ciudades patrimoniales principales, redes de ciudades patrimoniales, y redes de centros históricos rurales
- Redes temáticas discontinuas: red de ciudades Carolinas, y redes de ciudades y territorios mineros, rutas culturales Bética-Romana, y Legado Andalusí, entre otras.



## 7. LOS CASOS DE ESTUDIO

7.1. SELECCIÓN DE CASOS DE ESTUDIO

7.2. MARCO: EL VALLE DEL GUADALQUIVIR

7.3. ANTECEDENTES, TRABAJOS DE REFERENCIA

7.4. METODOLOGÍA PROPUESTA

7.5. CASOS DE ESTUDIO

## 7. CASOS DE ESTUDIO

Ampliar la mirada más allá de las unidades, de los fragmentos; el paisaje como concepto integrador para definir una idea de conjunto que supere a la suma de sus elementos. “Frente a la tendencia dominante que busca la caligrafía en los detalles mientras desatiende la legibilidad del conjunto, es preciso configurar escenarios que recuperen el sentido de la orientación a partir de una noción de orden que no se identifique con lo simple, lo estable y lo uniforme, sino que pueda abarcar lo múltiple, lo temporal y lo complejo”.<sup>1</sup>

### 7.1. SELECCIÓN DE CASOS DE ESTUDIO

#### OBJETIVOS DEL ESTUDIO

Tras constatar que no hay una teoría capaz de explicar el concepto de las periferias urbanas en su globalidad, se entiende que es a través del estudio de casos específicos como se puede llegar a un catálogo conceptual de situaciones. Pretende hacerse un estudio paisajístico interesado por el reconocimiento y la incorporación de los caracteres estructurales del entorno a los paisajes de periferia, es decir, un estudio que incorpore aquellos elementos dotados de relativa estabilidad y permanencia, y expresivos de la identidad paisajística de los lugares.<sup>2</sup>

El estudio de casos pretende:

- Analizar en qué se parecen los paisajes de las distintas periferias, y por qué se parecen
- Poner en evidencia la gran variedad formal y funcional
- Para detectar sitios en los que poder potenciar su carácter, y conseguir diversidad

“(…) se corre el riesgo de que las periferias cada día se parezcan más entre sí. El reto del planeamiento y de la intervención es el de contrarrestar esta tendencia e inyectar diversidad en la homogeneidad”.<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> Martí Aris, “De la periferia urbana a la ciudad policéntrica”

<sup>2</sup> Mata Olmo, “Métodos de estudio del paisaje e instrumentos para su gestión”

<sup>3</sup> Sala, “Periferias urbanas, la experiencia de los catálogos de paisaje en Cataluña”



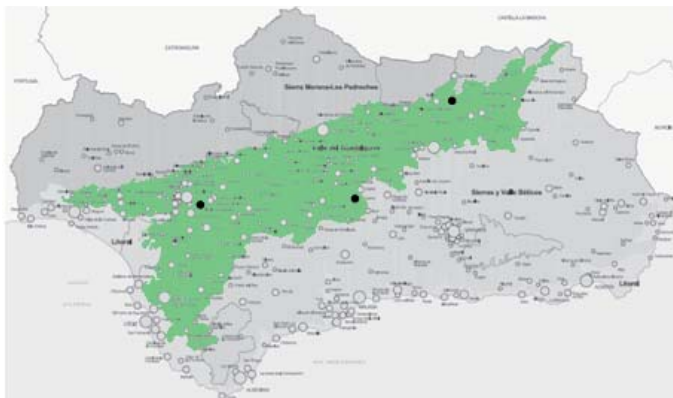
## SELECCIÓN DE CASOS

Hemos elegido casos de estudio 'homogéneos' porque queremos detectar problemas y oportunidades comunes. Sus paisajes de periferia podrán ser comparados en escala. Los criterios de selección que se han tomado son:

- Las ciudades medias de mayor rango, ciudades medias tipo 1 según clasificación del POTA
- Tienen unas dinámicas de crecimiento urbanístico importantes: evolución demográfica, nivel de desarrollo económico, peso en la organización territorial, y potencial de crecimiento.
- Ciudades medias consolidadas, con un desarrollo histórico y patrimonial importante; aunque no pertenecen a las redes de ciudades patrimoniales.<sup>4</sup>
- Tienen una cierta trayectoria en el uso de planes generales de ordenación urbanística PGOU como herramienta de control urbanístico
- Y están sobre vías estructurales de comunicación interior de Andalucía, de modo que las dinámicas de desarrollo urbano asociados a las infraestructuras es importante.

Se ha restringido el estudio a los casos dentro del Dominio Territorial Valle del Guadalquivir, para tener un marco de referencia único. Estudiaremos:

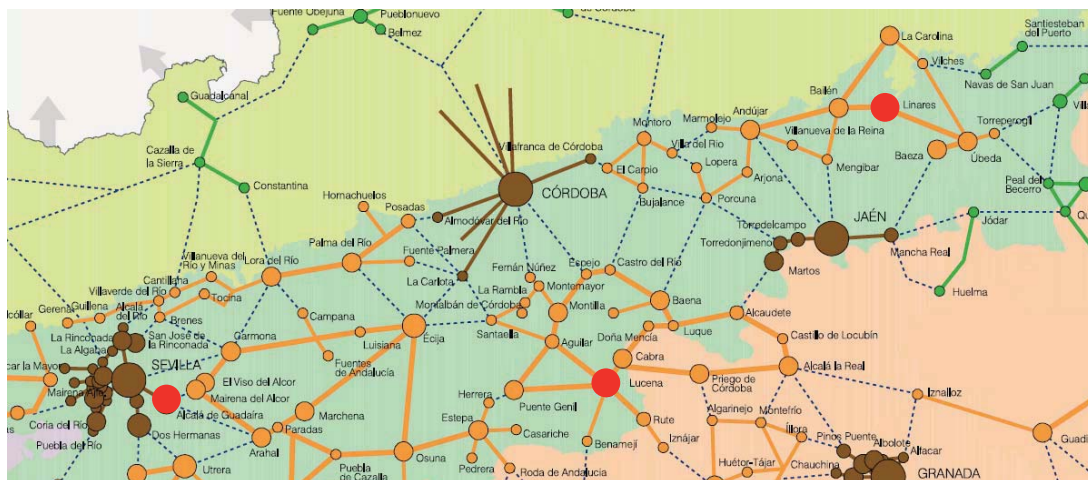
- **Alcalá de Guadaira**, en Sevilla.
- **Lucena**, en Córdoba.
- **Linares**, en Jaén.



7.1. Casos de estudio en el dominio territorial Valle del Guadalquivir sobre plano base 'Referentes territoriales del modelo: Dominios territoriales' del POTA. Fuente: elaboración propia

---

<sup>4</sup> De los tres casos de estudio, solo Lucena tiene 'centro histórico' protegido



7.2. Ciudades de estudio, en rojo sobre plano base 'Modelo Territorial de Andalucía' del POT (detalle). Fuente: elaboración propia

### Interés de las ciudades estudiadas

Casos de estudio, las distintas situaciones de Alcalá de Guadaira, Lucena y Linares.

- En relación a su fuente de desarrollo económico.

Históricamente relacionadas con la fertilidad del terreno, los tres casos estudiados corresponden a ciudades que han apoyado su desarrollo en el peso del sector productivo, tradicionalmente industria agroalimentaria y después en otras industrias relacionadas principalmente con la construcción. Son tejidos económicos sólidos, que recientemente además están en proceso de reconversión, y buscan la implantación de empresas del sector terciario, servicios, tecnología y logística. Relación de la ciudad con actividad económica industrial.

- En relación a la madurez de su desarrollo.

Las tres ciudades son ciudades muy consolidadas, con un papel histórico relevante en la organización territorial. Pero han alcanzado su máximo nivel de desarrollo por razones diferentes, en procesos que han sucedido en distintas épocas como respuesta a circunstancias concretas.

Alcalá de Guadaira. Suministro histórico de harina y pan a Sevilla, diversifica su economía con industria relacionada con la comercialización de aceituna en los años 20. Auge de su desarrollo industrial en los años 60, con el Polo de Desarrollo; hoy mantiene su posición entre las primeras ciudades industriales de Andalucía.

Lucena. Su desarrollo industrial empieza en la década de los 60 basado en la industria de fabricación de muebles de madera (en época de auge de la construcción, sobre todo en la costa de Málaga) y otras auxiliares, con un aumento importante en los 90<sup>5</sup>. Es un caso único de crecimiento socioeconómico en su entorno, lo cual repercute enormemente en su paisaje porque se ha urbanizado mucho suelo en muy poco tiempo.

Linares. Con ricos recursos mineros explotados desde época romana, es en la segunda mitad del s.XIX cuando la economía de Linares alcanzó un destacado desarrollo, cuando gracias al impulso de su industria minera y metalúrgica se convirtió en una de las cuencas más importantes del mundo. Abandonadas las minas, a mediados del s.XX se apoyó en la industria del automóvil con una gran planta de producción. También abandonada, hoy apuesta por los servicios y el conocimiento, con la implantación de centro universitario de carácter técnico.

	1877	1950	1996	2015	Crecimiento 1996-2005
Alcalá de Guadaira	7.876	25.049	56.313	74.845	+ 24,7%
Lucena	19.545	36.181	34.786	42.697	+ 18,5%
Linares	31.159	52.819	60.222	59.737	- 0.8%

7.3. Datos de población ciudades de estudio, evolución histórica. Fuente: datos INE

- En relación con el territorio

Alcalá. Pertenece a un centro regional de primer orden (centro regional de Sevilla), dentro del cual tiene además un papel destacado (tercera ciudad en población, y primera en generación de riqueza relacionada con la industria). Pero, por su situación al borde y desde un punto de vista de gestión de los paisajes, entendemos que podría enriquecerse su estudio si la vinculamos también con la unidad territorial inmediata 'Campiña y sierra sur de Sevilla', poniendo en valor su vinculación histórica con la fertilidad de sus tierras y la producción agraria. Creemos que esta visión puede completar a aquella que vincula a la ciudad directamente con Sevilla y las ciudades que configuran su centro regional de forma radial; esta vinculación ya está además contemplada en el sistema regional de ciudades, que señala 'relaciones de continuidad entre redes' a las conexiones de Alcalá con Mairena del Alcor y Arahal.

---

<sup>5</sup> Begoña Pérez Sánchez, "¿De sistema productivo local a medio innovador? El caso de Lucena en Andalucía" (XXV Reunión de estudios regionales, Universidad de Sevilla, 1999)

Lucena. Pertenece a una red de ciudades medias, en la que por su nivel de desarrollo y su situación central es capaz de generar dinámicas que van más allá de lo local. Entendemos que tiene un papel relevante en la articulación territorial de la zona, y que funciona de hecho como un 'centro regional' de escala intermedia, (Sevilla, Córdoba y Granada) (centro relacionado con ciudades medias de la importancia de Puente Genil, Rute, Aguilar, Cabra y Priego de Córdoba), con una posición central entre tres grandes ciudades patrimoniales interiores de Andalucía.

- En relación a las infraestructuras.

Las tres ciudades estuvieron conectadas al ferrocarril, cuando éste era un medio de transporte estratégico para la articulación territorial. (Aunque hoy sólo Linares lo mantiene, incluso está previsto reforzarlo, según POTA). En cuanto a la actualización de la red de carreteras, las tres están conectadas por autovías de primer nivel. Aunque el desarrollo de la red ha sido escalonado en el tiempo, por lo que encontramos situaciones diferentes en su contacto con la ciudad.

Alcalá. La autovía A-92 está totalmente integrada en las dinámicas urbanas, con tramos de urbanización continua desde Sevilla: conurbación-metropolitana. Tramo pretende hacerse más urbano, desviando el tráfico de paso por una nueva circunvalación al norte (en proyecto)

De interés porque: el paisaje de este tramo de autovía es totalmente urbano; a partir de Alcalá (en su cruce con carretera Alcalá-Mairena y el Viso-Carmona), paisaje limpio relacionado con tierras de cultivo

Lucena. El tramo de la autovía Córdoba-Málaga A-45 en su tramo de circunvalación por Lucena es de muy reciente apertura (Aguilar de la Frontera – Lucena – Encinas Reales), 2004-2005. Pero no hay paisajes urbanos asociados a ella porque pasa lejos del núcleo urbano, y todavía no ha habido desarrollos asociados a ella. Sí tiene una mayor incidencia en la transformación de los paisajes urbanos el tramo de la carretera autonómica A-318 que une Lucena con Cabra, carretera de gran capacidad (parte de la autovía del olivar Úbeda – Estepa) tangente con el núcleo urbano al norte y en servicio desde el año 2009. Topografía hace gran visibilidad del núcleo urbano desde esta carretera. Es también un elemento dinamizador (superficies comerciales, equipamiento deportivo)

La mayoría de los polígonos industriales que se desarrollaron desde los 70, se sitúan a lo largo del trazado de carreteras anteriores (nacional N-331 Córdoba – Málaga, carretera de Cabra o

carretera de Rute). La edificación no está colmatada y permite cierta relación con el paisaje. También elementos dispersos, visibles desde las carreteras.

Linares. Característica red radial de comunicaciones, a la que ahora se superponen dos variantes exteriores al sur y al oeste. El núcleo ha crecido tradicionalmente sobre ejes de comunicación al norte. Los polígonos industriales y crecimientos de vivienda social se apoyan en la travesía (antiguo trazado de la carretera Córdoba-Valencia) que cruza el núcleo este-oeste. El tejido industrial sigue desarrollándose a partir de ese eje principal, y avanza hacia el sur hasta el nuevo límite de la variante exterior. Los terrenos todavía no están colmatados, pero la dinámica de crecimiento es importante. La variante SW-NE, de trazado posterior, todavía no parece haber inducido cambios significativos en los bordes urbanos, aunque corta el trazado de ejes radiales tradicionales.

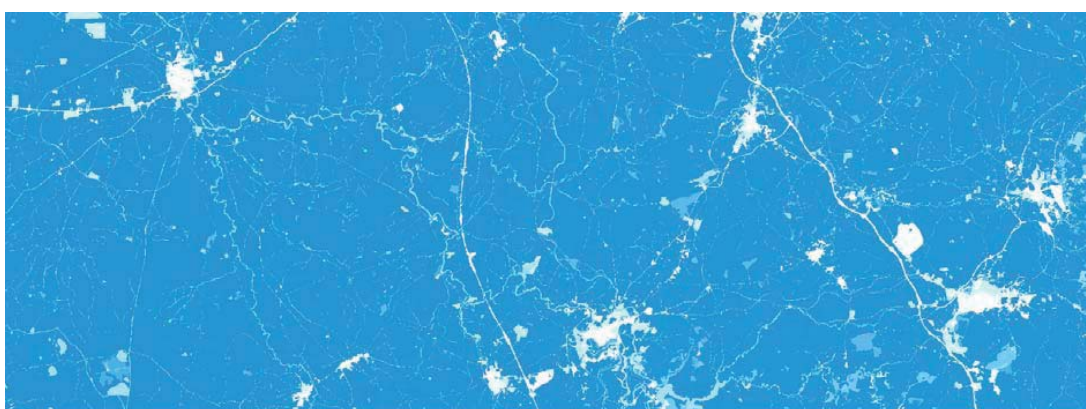
- En relación a los instrumentos urbanísticos que regulan su desarrollo.

Se han consultado estos documentos de planeamiento:

- Alcalá. Plan General Ordenación Urbana en trámite, aprobación inicial diciembre 2009.
- Alcalá. Plan General Ordenación Urbana vigente, aprobación definitiva julio 1994.
- Lucena. Plan General de Ordenación Urbana, texto refundido abril 2001.
- Lucena. Segundo Plan Estratégico de Lucena, agenda estratégica integrada de desarrollo urbano sostenible 2015-2025.
- Linares. Avance del Plan General de Ordenación Urbanística, febrero 2009.
- Linares. Adaptación parcial del PGOU de Linares a la Ley 7/2002.

A escala supramunicipal, se han consultado los Planes de Ordenación del Territorio de ámbito subregional de la aglomeración urbana de Sevilla (aprobado Decreto 267/2009), y del sur de Córdoba (aprobado Decreto 3/2012). Linares no está incluido en ningún POT subregional aprobado.





#### 7.4. Edificación y territorio. Alcalá de Guadaira / Lucena / Linares

Fuente: elaboración propia según interpretación de trabajo de Manuel de Solá-Morales en "Por una metrópolis de cosas"

Se pretende destacar el suelo como base (color sólido), iluminando todas las líneas que se dibujan (intervenciones del hombre en el medio, de distintas maneras) de una forma homogénea; así se evitan interpretaciones gráficas que señalan jerarquías de inicio, y se tiene una lectura más inmediata de las relaciones territoriales

## 7.2. MARCO: EL VALLE DEL GUADALQUIVIR

Hemos limitado el campo de estudio al caso de ciudades medias dentro del Dominio Territorial del Valle del Guadalquivir, según zonificación del POTA. Porque, a pesar de la situación y el papel territorial diferenciado de cada una de las ciudades, entendemos que esta primera escala regional de trabajo es fundamental como marco para la puesta en valor de sus paisajes, desde lo que tienen de sustrato común. Los paisajes, antes de llegar a una lectura a nivel local, deben contextualizarse desde lo territorial. Este marco le dará coherencia a las lecturas locales del planeamiento municipal y la gestión de los paisajes urbanos de borde: medio físico, redes históricas, configuración urbana, dinámicas actuales y proyecciones a futuro.

El POTA<sup>6</sup> propone estos “ámbitos de escala intermedia entre la regional y la subregional que pueden resultar útiles para contextualizar el marco de referencias territoriales en los que se desarrollan los planes, programas e iniciativas que se pongan en marcha desde esas escalas regionales y subregionales”. Entre las iniciativas de escala subregional, señala en concreto el planeamiento urbanístico y los planes de ordenación territorial de esa escala.

Puede ser especialmente útil además en su relación con los paisajes que nos ocupan, que son paisajes periurbanos (escala local) que deben responder también al papel articulador del territorio que tienen las carreteras (conexión con el entorno, escala supra-municipal).

### ESCALA 1. DT VALLE DEL GUADALQUIVIR

La situación de las ciudades nos permitirá acercarnos a contextos distintos dentro del dominio territorial del Valle del Guadalquivir, que como marco de referencia general se verá enriquecido con matices que aparecerán al acercarnos a sus zonas de contacto con los dominios colindantes. (fig. 7.5)

**Alcalá está en una situación central, en las 'Campiñas bajas'.** Sobre un terreno plano y fértil. La ciudad está sobre una suave elevación longitudinal que crea un arco al este de Sevilla hasta Carmona (la cornisa de los Alcores), pero todo su terreno circundante es llano: la vega del Guadalquivir hacia Sevilla, y campiña hacia el este una vez superada la elevación. Predominio

---

<sup>6</sup> En este apartado se analiza información contenida en el *Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, Decreto 206/2006, de 28 de noviembre*

casi exclusivo del modelo agrícola de alternancia de trigo y cultivos industriales, por lo general sobre grandes propiedades.

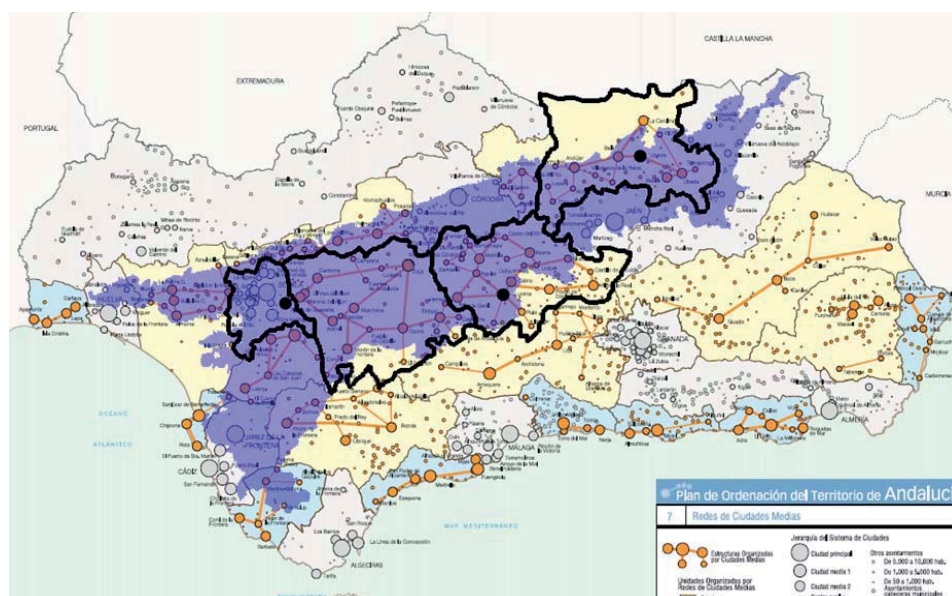
**Lucena y Linares están en una situación más periférica, en las 'Campiñas altas'.** Son zonas en las que cobra importancia el contacto con los dominios territoriales próximos: en el caso de Lucena con las Sierras y Valles Béticos al sur, y en el caso de Linares en el contacto con Sierra Morena y Los Pedroches al norte. En ambos casos predomina el monocultivo de olivar.

## ESCALA 2. UT, SISTEMAS DE CIUDADES Y RELACIÓN CON UNIDADES TERRITORIALES

El segundo escalón que define el POTA para completar esta escala intermedia, son las Unidades Territoriales. Atendiendo a estas unidades territoriales, las ciudades en estudio:

- Alcalá, pertenece a la 'UT centro regional Sevilla'. Pero sirve de nexo de unión con la vecina 'UT campiña y sierra sur de Sevilla', a través de su relación con los Alcores y Arahál.
- Lucena, en la 'UT campiña y subbético de Córdoba-Jaén'.
- Linares, en la 'UT centro-norte de Jaén'.

Se considera de interés también el hecho de que las Unidades Territoriales a las que pertenecen las ciudades estén dispuestas en continuidad, porque suponen un recorrido regional interior completo.



7.5. Casos de estudio y redes de ciudades a las que pertenecen, con límites de las unidades territoriales (línea negra), y en relación al dominio territorial del Valle del Guadalquivir (en azul). Fuente: elaboración propia sobre planimetría del POTA



### En relación a su organización funcional

El POTA también analiza la organización de las ciudades dentro de las Unidades Territoriales, y establece jerarquías según su nivel de especialización funcional (en cuanto a la dotación de servicios y dotaciones, art.157). Las categorías son: centros regionales; centros funcionales especializados (de 1º y 2º nivel); centros funcionales básicos (de 1º y 2º nivel); y otros centros funcionales. Las ciudades de estudio pertenecen a las dos primeras categorías: centros regionales Alcalá, y centros funcionales especializados de primer nivel Lucena y Linares.

- Las ciudades principales de los centros regionales, con localización de servicios y dotaciones con cobertura regional o provincial.
- Los centros funcionales especializados de primer nivel “constituyen el principal escalón de articulación entre los centros regionales y el resto del territorio, y cuyos niveles de madurez y complejidad urbana favorecen la localización de dotaciones especializadas de nivel subregional”.

Esta jerarquía en los niveles de equipamiento tiene incidencia en el desarrollo urbano y territorial por su capacidad de atraer y centralizar intereses, y de generar expectativas futuras.

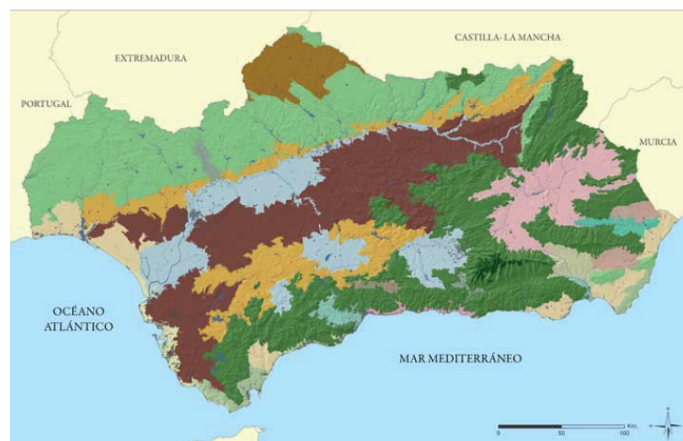
### CARACTERIZACIÓN PAISAJÍSTICA: LAS CAMPIÑAS

Una vez identificados los paisajes a esta primera escala subregional, interesa a la presente investigación su caracterización paisajística. Esta caracterización queda fuera de los objetivos del POTA (art.126 y 153) y sus líneas estratégicas (art.127 y 154) para tanto para la escala de Dominios Territoriales, como para el caso de las Unidades Territoriales.

Las campiñas<sup>7</sup>. Inmersas en el gran triángulo que dibuja la depresión del Guadalquivir, las campiñas -paradigmas de la percepción más común de Andalucía- no constituyen un medio unitario y homogéneo. De este modo, es posible distinguir entre campiñas acolinadas (situadas principalmente en las provincias de Jaén, Córdoba y Sevilla); llanuras interiores, localizadas sobre todo en tierras cordobesas, sevillanas y gaditanas; y campiñas de piedemonte, que aparecen definiendo los contactos de la depresión del Guadalquivir con Sierra Morena y las Béticas.

---

<sup>7</sup> Junta de Andalucía, *Estrategia de Paisaje de Andalucía*, 2012



7.6. Mapa de los paisajes de Andalucía.

Categorías y áreas paisajísticas. Se distinguen 4 tipos de paisajes de campiña: campiñas alomadas, acolinadas y sobre cerros; campiñas de llanuras interiores; y campiñas de piedemonte

Fuente: Consejería de Obras Públicas y Transportes y Consejería de Medio Ambiente, *Atlas de Andalucía*, Tomo II (Red de Información Ambiental de Andalucía, 2005)

### Fundamentos y componentes naturales del paisaje

(*Catálogo de paisajes de la provincia de Sevilla*<sup>8</sup>, fragmentos) Las tierras de campiña sustentan un paisaje de marcado carácter agrícola fundamentado en un relieve amable y en la alta productividad de los suelos. Estas circunstancias favorecen que sea un ámbito donde se desarrollan numerosos pueblos rurales y ciudades mayores de destacada relevancia territorial. Este ámbito paisajístico de referencia se desarrolla plenamente en la depresión del Guadalquivir, sus límites los marcan la llanura aluvial y los arcos montañosos de Sierra Morena y la Cordillera Bética. Estos trasfondos de sierra y el eje central del valle del Guadalquivir, que divide asimétricamente las tierras de campiña, confieren a la unidad una particular estética.

El paisaje resultante se fundamenta en el aprovechamiento agrícola de los suelos de elevada fertilidad que caracterizan sus tierras. La agricultura es, por tanto, la vocación principal y mayoritaria; se orienta casi enteramente al secano, con regadíos limitados a las vegas y terrazas inmediatas a los ríos y a determinados sectores inferiores donde se aprovechan los niveles freáticos más cercanos del acuífero existente bajo la depresión del Guadalquivir. El cereal de secano es el cultivo principal especialmente en las tierras más llanas de suelos más arcillosos, mientras que los olivares adquieren gran protagonismo en las posiciones más arenosas y relieves más acolinados.

---

<sup>8</sup> Zoido Naranjo y Rodríguez Rodríguez, dir., et al., *Catálogo de paisajes de la provincia de Sevilla*

## Estructura territorial

(*Catálogo de paisajes de la provincia de Sevilla*<sup>9</sup>, fragmentos) La ausencia de condicionamientos naturales de importancia no sólo ha favorecido una decidida explotación agrícola sino que determina un poblamiento importante, con una moderada densidad de habitantes. La red de asentamientos se caracteriza por una elevada concentración tanto nuclear como poblacional. En este espacio se asientan importantes ciudades medias (antes agrociudades) y grandes pueblos rurales de destacada relevancia en el sistema polinuclear de centros regionales andaluces y ciudades medias. La impronta de los asentamientos humanos es determinante para su entendimiento como paisaje humanizado, y conforma un paisaje de campiña donde las teselas urbanas y rururbanas alcanzan una importancia escénica principal. Existe además un hábitat rural disperso en la campiña relacionado con los modos de vida tradicionales del campo, que dotan al paisaje de una elevada singularidad local por la existencia de elementos patrimoniales como haciendas y cortijos agrícolas, infraestructuras ancestrales de riego y acumulación de aguas, etc., que en muchos casos yacen en un penoso estado de abandono.

Este poblamiento estructura un territorio que se articula a partir de una serie de carreteras principales desarrolladas desde Sevilla en sentido radial hacia el sur, este y oeste, que conectan las agrociudades principales entre sí, y que funcionan como ejes de comunicación hacia el interior de la depresión, hacia la zona intramontañosa oriental de Andalucía y hacia los litorales mediterráneo y atlántico. Asociados a los núcleos principales se desarrollan espacios industriales de pequeñas dimensiones en las periferias urbanas, fruto de un tejido empresarial de mediana entidad. Asimismo, como respuesta a la demanda de la población, son comunes otros espacios, también periféricos, dedicados al ocio y recreación o al comercio.

---

<sup>9</sup> Zoido Naranjo y Rodríguez Rodríguez, dir., et al., *Catálogo de paisajes de la provincia de Sevilla*



7.7. Campos de cereal de secano en las campiñas de la depresión del Guadalquivir. Autor: Rafael Medina Borrego. Fuente: *Catálogo de paisajes de la provincia de Sevilla*

### Simplificación paisajística

La dinámica más significativa que ha afectado a las campiñas en las últimas décadas es la simplificación paisajística, de forma que el uso estrictamente agrario ha ido eliminando otros elementos que enriquecían estos paisajes (bosques de ribera, arboledas, y otros). En ciertos casos, como el de la campiña de Jaén el monocultivo olivarero ha arrinconado no sólo elementos como los mencionados, sino también otros usos agrarios<sup>10</sup>. “Las transformaciones de la campiña tienen que ver con la rotación de los cultivos impuesta por la política agraria de la Unión Europea. En general, se ha producido una simplificación y homogeneización del paisaje, relacionada con una mayor intensidad en la mecanización (que va eliminando elementos que se consideran obstáculos para ello –bosques y bosquetes, caminos, pequeñas acequias, lindes naturales- ...), y dominando las especies y variedades que se incentivan desde una estrategia de precios y comercialización lejana al territorio”.<sup>11</sup>

---

<sup>10</sup> Junta de Andalucía, *Estrategia de Paisaje de Andalucía*: 25

<sup>11</sup> Zoido Naranjo y Rodríguez Rodríguez, dir., et al., *Catálogo de paisajes de la provincia de Sevilla*: 71

### 7.3. ANTECEDENTES, TRABAJOS DE REFERENCIA

Para la construcción de una metodología de análisis que se adecúe a los paisajes que nos ocupan, se han estudiado trabajos de referencia que se acercan a situaciones similares desde distintos enfoques.

#### Los accesos a la ciudad en la Guía del paisaje histórico urbano de Sevilla



7.8. Acceso a Sevilla desde el puente del Alamillo. Autor: José María Rodrigo Cámara. Fuente: *Guía del paisaje histórico urbano de Sevilla*: 333

La guía<sup>12</sup>, concebida con el espíritu práctico de servir de apoyo a la planificación y con la vocación de ser útil a los distintos agentes que intervengan en el paisaje, se organiza en dos volúmenes: uno primero en el que se hace una propuesta de caracterización paisajística destacando los aspectos más relevantes de la ciudad (caracterización del medio y articulación territorial, la ciudad en el tiempo, usos y actividades urbanas con valores patrimoniales, e imágenes proyectadas y percibidas de la ciudad); y un segundo volumen en el que se detallan objetivos de calidad paisajística, y para cada caso medidas para una gestión sostenible del paisaje histórico urbano de Sevilla.

En los estudios de caracterización, se plantea un bloque 'Imágenes proyectadas y percibidas de la ciudad' (bloque 6), en el que se abordan las 'Aproximaciones visuales al paisaje histórico

---

<sup>12</sup> Fernández-Baca Casares, Román, Silvia Fernández Cacho y Pedro Salmerón Escobar, dir., *Guía del Paisaje Histórico Urbano de Sevilla* (Sevilla: Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico, Consejería de Educación, Cultura y Deporte, Junta de Andalucía, 2015)

urbano'. Dentro de este apartado, los accesos por carretera se tratan de forma individualizada dentro de 'Los accesos a la ciudad: las vistas lejanas', apartado b) El punto de vista dinámico: la percepción desde la red viaria; el apartado a) se ocupa de las vistas estáticas, desde miradores. Dentro del punto de vista dinámico, se analizan primero los sistemas rápidos de acceso (carreteras de primer nivel) y después las redes de circulación lenta (accesos a pie o en bici)

En relación a los sistemas rápidos de acceso, se documenta el estudio con tres casos de aproximación a la ciudad desde el exterior que se consideran de interés; los tres son accesos a la ciudad histórica desde el Aljarafe cruzando el río, desde vías de primer nivel muy transitadas. Para cada trayecto en estudio se recoge una tabla con un análisis sistematizado en el que se estudian tanto el paisaje desde la carretera, como el diseño y la integración de la carretera en el paisaje (no nos ocuparemos de este segundo bloque). Para todos los casos el estudio del paisaje desde las carreteras se sistematiza según las categorías que se presentan a continuación; los análisis se presentan con textos que recogen los contenidos de cada una de las categorías, solo con alguna imagen general del acceso:

- Visibilidad: atributos espaciales del ángulo de visión, duración de la observación o la posición del itinerario en la escena.
- Contenidos: propiedades inherentes a los contenidos y sus significados en la escena, así como a la organización escénica general a través de hitos y referentes claves.
- Legibilidad: análisis e interpretación del desarrollo escénico del itinerario y de aquello que interesa a la capacidad de interpretación de la organización general del paisaje, a través de factores como la conformación de la línea del horizonte, el modelado topográfico, la morfología de vegetación, los usos o parcelario, también la visibilidad transversal (a lo ancho) de la carretera, o la existencia de obstáculos visuales.
- Experiencia en ruta: según la posición de quienes viajan en el vehículo, la resolución del trazado, el tipo de conducción o el motivo del desplazamiento y las actitudes personales.

El análisis paisajístico propuesto en el bloque de 'Caracterización del paisaje' pretende que se puedan orientar las decisiones futuras en torno a cuatro objetivos de calidad paisajística fundamentales, dentro de los cuales se organizan los distintos 'objetivos concretos' y se proponen las medidas asociadas: regenerar el medio ambiente urbano y periurbano; adecuar las infraestructuras territoriales; fomentar las actividades socioeconómicas sostenibles; y cualificar la integración del patrimonio cultural en el paisaje contemporáneo.

Encontramos medidas de interés relacionadas con el objetivo OB2 'Adecuar las infraestructuras territoriales', en el objetivo concreto OBC 2.2 'Acondicionar las vías de tráfico rodado'. Se hace una primera propuesta (medida 18) en relación a una zona conflictiva de tráfico, para la creación de un intercambiador modal (zona de Puerta Triana). Y una segunda propuesta con un alcance más amplio:

#### Medida 19 'Adecuación paisajística de las vías rápidas'

Se pretende actuar frente a situaciones de degradación detectadas sobre todo alrededor de los grandes nudos de infraestructuras, en los que tras la desaparición de actividades tradicionales agroganaderas han aparecido algunas zonas ocupadas por chabolas o vertidos ilegales y otras marcadas por la concentración monotemática de inmuebles del sector terciario. Se fijan los siguientes objetivos:

- Puesta en valor de las cualidades paisajísticas de Sevilla
- Reconocimiento de la ciudad desde el escarpe del Aljarafe
- Corrección del impacto de los asentamientos que conforman las traseras de la urbe
- Reducción del impacto de las carreteras desde el punto de vista espacial y perceptivo en el paisaje de las riberas del cauce vivo del Guadalquivir
- Mejora de las condiciones acústicas, lumínicas y ambientales en las citadas riberas
- Integración paisajística del dominio público viario y del entorno afectado

Para su desarrollo se proponen, entre otras medidas<sup>13</sup>, la elaboración de un diagnóstico sobre las condiciones paisajísticas y ambientales de la red viaria, especialmente en las áreas detectadas como más sensibles, que se señalan. Para estos estudios, que se indica deben acompañarse de documentación gráfica y planimetría adecuadas, se fijan algunos contenidos mínimos entre los que podemos destacar:

- Catálogo detallado del patrimonio natural y cultural vinculado al entorno, para que pueda ser puesto en valor e integrado en las obras de infraestructura.
- Descripción y análisis de las vías y de los nudos viarios en relación con el medio natural, así como su vinculación con el paisaje de sus entornos.

---

<sup>13</sup> Entre otras medidas propuestas está la elaboración de un Proyecto de Restauración Paisajística donde se contemplen mejoras del equipamiento viario y acciones para la integración paisajística (medidas correctoras de carácter medioambiental, pantallas, adecuación de los márgenes, y otros)



- Estudio de las fachadas de las autopistas para identificar las zonas más conflictivas desde el punto de vista paisajístico.
- Identificación de las zonas con mayor contaminación visual desde las autopistas.

Otros contenidos son el análisis de los impactos ambientales generados por la presencia de los cuatro nudos viarios que se localizan en el ámbito de estudio; estudio de la contaminación acústica y lumínica derivada del tráfico de las autopistas; estado de conservación de los apoyos de las autopistas en el cauce vivo; e identificación de los puntos más propicios para la ubicación de miradores, con informe de viabilidad para la incorporación de vías de acceso a los posibles miradores propuestos.

De entre los resultados esperados, destaca entre otros la mejora de la 'percepción territorial de la ciudad desde aquellos puntos que permiten su mejor comprensión, así como la valoración de sus cualidades escénicas y paisajísticas'.



7.9. Dehesa de Tablada desde SE-30. Autora: Julia Rey Pérez. Fuente: *Guía paisaje histórico urbano de Sevilla*: 509

### V-21: El acceso norte a la ciudad de Valencia como *scenic highway*

El trabajo de Planchadell<sup>14</sup> tiene como objetivo valorar la calidad paisajística del vial de acceso a Valencia V-21, carretera principal que une la autopista AP-7 con el norte de la ciudad, para poder hacer propuestas de mejora. Se analiza la percepción visual desde la carretera, con la consideración de la infraestructura como recorrido de percepción a velocidades elevadas y de uso masivo: "El paisaje que ofrece la V-21 es, por tanto y a día de hoy, 'carta de presentación'

---

<sup>14</sup> Guillem Planchadell Millán, "V-21: El acceso norte a la ciudad de Valencia como scenic highway", 1er Congreso Paisaje e Infraestructuras, libro de actas (Consejería Obras Públicas y Transportes, Junta Andalucía, 2006): 563-566.

Nota: no se ha encontrado documentación sobre el proyecto final desarrollado; la documentación gráfica incluida en el artículo (secuencia fotográfica del recorrido y planimetría) no tiene definición suficiente para ser reproducida

de Valencia para visitantes, y recorrido y paisaje de cotidianidad para los usuarios habituales". Se vincula la carretera al concepto anglosajón de *scenic highway*, por el objetivo de crear o potenciar recorridos viarios atractivos y de calidad.

La metodología utilizada parte de la caracterización del paisaje con secuencias de imágenes del recorrido, y el trabajo con planimetría y otros datos para identificar tramos; las propuestas se harán tanto para el recorrido total como sobre cada uno de los tramos definidos:

1. Realización del recorrido, toma de fotografías.
2. Análisis de la secuencia: cruzar fotos con otros datos (sección topografía, clima, urbanización, etc). Identificación de tramos con 'paisaje tipo'
3. Selección de una imagen significativa por tramo. Analizar, reinterpretar, dibujar sección
4. Propuesta global para el recorrido. Criterios generales de intervención, y criterios parciales de intervención por tramos ('scenic highway')
5. Los niveles de intervención estarán limitados, de forma general, por la distancia al eje de la autopista. Se plantean tres planos de intervención:
  - Primer plano, entorno inmediato de la autopista: elementos de límite, medianas, vías de servicio, etc.
  - Plano medio (zona de afección): usos del suelo, construcciones dispersas, etc.
  - Fondo visual: frentes urbanos, topografía, etc.

El trabajo fue planteado dentro del Máster Universitario en Jardinería y Paisaje de la Universidad Politécnica de Valencia, por lo que el alcance de las propuestas debía ceñirse básicamente al primer plano (zona de servidumbre de la carretera); en los planos medios se tenía una capacidad de intervenir menor, y en el fondo visual, nula. En nuestro caso la división por franjas desde el eje de la vía serviría igualmente para acotar la capacidad de acción con las herramientas de planeamiento pero en un sentido inverso, entendiendo que la prioridad debería ser el control del fondo visual.

Como últimas fases del trabajo, se planteaba representar las propuestas generales en las secciones del análisis, para esbozar las nuevas características del recorrido. Y el desarrollo de un proyecto de intervención, en detalle.

## Acondicionamiento paisajístico de los accesos a pequeñas poblaciones. Ensayo metodológico en el Valle de Lecrín (Granada)

El trabajo<sup>15</sup> se plantea como objetivos: establecer un procedimiento metodológico para el análisis y el establecimiento de criterios de actuación paisajística en carreteras, específicamente en sus tramos de acceso a núcleos urbanos pequeños insertos en zonas rurales, ajenos a dinámicas como la industrialización o el urbanismo expansivo. Se pretende también con ello reafirmar su valor patrimonial (urbanístico, arquitectónico, cultural, paisajístico).

Nos interesa el planteamiento porque defiende de forma explícita que los accesos por carretera son una 'oportunidad paisajística': "la carretera se presenta como la infraestructura de transporte de mayor potencial para actuar con criterios paisajísticos integradores con el contexto urbano al que da servicio, analizando las posibilidades presentes para equilibrar esa función de movilidad con una creciente función paisajística, que debe reforzar la escena urbana como hito de referencia para el viajero". Sin embargo la naturaleza de los pueblos, las carreteras e incluso las condiciones de tráfico, aleja el tipo de análisis planteado de nuestro objetivo; la metodología se define como no es aplicable al caso de accesos en variante o a través de enlaces con vías de alta capacidad, y la realidad de las dinámicas y las escenas periurbanas a las que se enfrenta el trabajo difieren de las que nos ocupan. Nos interesan el planteamiento y los objetivos, pero no la metodología (que se describe a continuación de un modo resumido).

Se hace una clasificación previa de los distintos tipos de accesos en relación con los pueblos (en travesía, en fondo de saco, es con vías de gran capacidad), y se describe la relación visual de los pueblos y sus accesos según tres tramos (desde el exterior hasta el pueblo): 1 tramo de contacto visual, en el que se obtienen las primeras vistas de la localidad; 2 tramo de aproximación inmediata, de transición entre lo urbano y lo rústico, con presencia de usos y construcciones industriales o de equipamientos y edificaciones residenciales dispersas; y 3 tramo de contacto urbano, que suele coincidir con el límite del suelo clasificado urbano o urbanizable.

---

<sup>15</sup> Miguel Ángel Sánchez del Árbol, dir., et al., *Acondicionamiento paisajístico de los accesos a pequeñas poblaciones. Ensayo metodológico en el Valle de Lecrín (Granada)* (Sevilla: Centro de Estudios Paisaje y Territorio, Consejería de Fomento y Vivienda Servicio de Publicaciones, 2012)

Metodología. El estudio trabaja sobre la percepción visual del conductor, a partir de imágenes; las condiciones de conducción son de vías secundarias con poco tráfico y a velocidades no elevadas (son carreteras en las que es incluso habitual la presencia de peatones). Se apuesta por un análisis detallado para cada tramo, de los elementos y factores condicionantes de la relación visual carretera–pueblo (observador, escena y desarrollo escénico) con el objetivo concreto de decidir, desde la cualificación paisajística, qué entrada al pueblo debe ser considerada como prioritaria para acometer, sobre ella, actuaciones de mejora de la funcionalidad peatonal y puesta en valor del paisaje.

Se consideran los siguientes factores y variables para el análisis y valoración de la relación visual entre la carretera y el pueblo:

- Visibilidad del núcleo. Según las variables: 1 observación del núcleo, 2 ángulo de visión, 3 fondo escénico, 4 contemplación del núcleo, 5 distancia de plano, 6 enmarcado del núcleo, y 7 focalizado del núcleo
- Cualificación de la escena. Según las variables:
  - a) En relación con la apariencia: 1 expresividad, 2 integración, y 3 cuenca visual.
  - b) en relación con la esencia: 1 riqueza de información, 2 significación, y 3 cuenca visual.

Tras la cualificación y valoración de cada segmento, se establecen criterios de intervención paisajística para cada caso. Se aplica la metodología a los distintos accesos a una de las poblaciones del ámbito, el caso de Pinos del Valle. El resultado ofrece mucha información, recopilada y organizada de un modo exhaustivo; se incorporan además las previsiones del planeamiento. Las propuestas son específicas, localizadas para cada tramo.

### **Identificación, caracterización y cualificación de recursos paisajísticos en el entorno del núcleo urbano de Constantina**

La primera parte del trabajo<sup>16</sup> es un 'Diagnóstico inicial del paisaje de Constantina'; la segunda parte incluye procesos de participación pública.

En el diagnóstico, se analiza el paisaje desde la escala territorial. En cuanto a 'la ciudad en el paisaje', se analizan los procesos de conformación histórica con los crecimientos asociados a

---

<sup>16</sup> Florencio Zoido Naranjo, dir., et al., *Identificación, caracterización y cualificación de recursos paisajísticos en el entorno del núcleo urbano de Constantina (Andalucía, España)* (Centro de Estudios Paisaje y Territorio, Consejería de agricultura, pesca y medio ambiente, 2011)

las vías de comunicación y otros procesos de expansión. Y se describen en un apartado específico las vías de acceso: caminos históricos, accesos actuales, y viario futuro.

Para cada acceso se hace una descripción por tramos, que se acompaña con un plano de situación y una secuencia de imágenes significativas.

Los accesos actuales siguen coincidiendo con los históricos, siendo todavía el principal el acceso norte-sur que atraviesa en núcleo urbano en travesía. Pero hay prevista una variante que desviará el tráfico del centro, de la que se esperan tres consecuencias paisajísticas:

- La incidencia de la infraestructura en el paisaje, en un entorno frágil.
- La apertura de nuevas vistas desde los futuros accesos.
- Cambios en el centro urbano por la descongestión de tráfico.

No se proponen medidas de actuación.

Después en un segundo bloque, se trabaja con procesos de participación ciudadana: tres mesas de participación (agentes institucionales, económicos y sociales), y encuestas. Sin valorar los procedimientos, queremos destacar brevemente algunos resultados.

‘Encuestas sobre el reconocimiento y valoración paisajística de imágenes de conjunto, accesos urbanos, espacios públicos e hitos del núcleo urbano de Constantina’. Preguntando sobre la preferencia de uso de los distintos accesos a la localidad, la carretera más valorada coincide con la que tiene una mayor intensidad de uso: el acceso desde Lora del Río (acceso desde Sevilla), recorrido habitual de muchos habitantes del pueblo (aunque los accesos más valorados en las mesas de participación por los agentes institucionales son las carreteras de El Pedroso y Las Navas). Sobre la razón de la preferencia, la más citada es la comodidad; en segundo lugar el estado de la carretera; y solo en tercer lugar las vistas. No hay tampoco interés por las vistas desde las carreteras en las ‘mesas de participación’, en las que sí se hace referencia a problemas de tráfico y al deterioro de algunas vías de acceso. Entendemos que conseguir la sensibilización del ciudadano hacia su entorno cotidiano debe ser una prioridad desde las administraciones.



7.10. Uno de los accesos a Pinos del Valle. Fuente: *Acondicionamiento paisajístico de los accesos a pequeñas poblaciones. Ensayo metodológico en el Valle de Lecrín (Granada)*



CARRETERA A-455: CARRETERA DE LORA DEL RÍO

FUENTE: Google Earth.

7.11. Constantina. Acceso por carretera A-455, tramo de aproximación; presentación tipo.



7.12. Constantina. Valores de la imagen de conjunto, estudio de la nitidez del borde urbano y adaptación a la topografía

Fuente de las dos imágenes: *Identificación, caracterización y cualificación de recursos paisajísticos en el entorno del núcleo urbano de Constantina*



## Vistas panorámicas de núcleos urbanos: propuesta para su análisis y aplicación

La tesis doctoral de Pardo García<sup>17</sup> se centra en el estudio de las vistas panorámicas urbanas desde las perspectivas históricas, de identidad, de paisaje, de legibilidad territorial y como recurso económico. Propone una estrategia aplicada para su conocimiento, que atiende a la estructura definida en el CEP y también a trabajos de paisaje similares que el autor analiza previamente con detalle, sobre todo algunos ejemplos basados en el procedimiento LCA. El trabajo propone una metodología de análisis en tres fases: 1 conocimiento de los paisajes, 2 objetivos de calidad paisajística, y 3 guías, propuestas y recomendaciones.

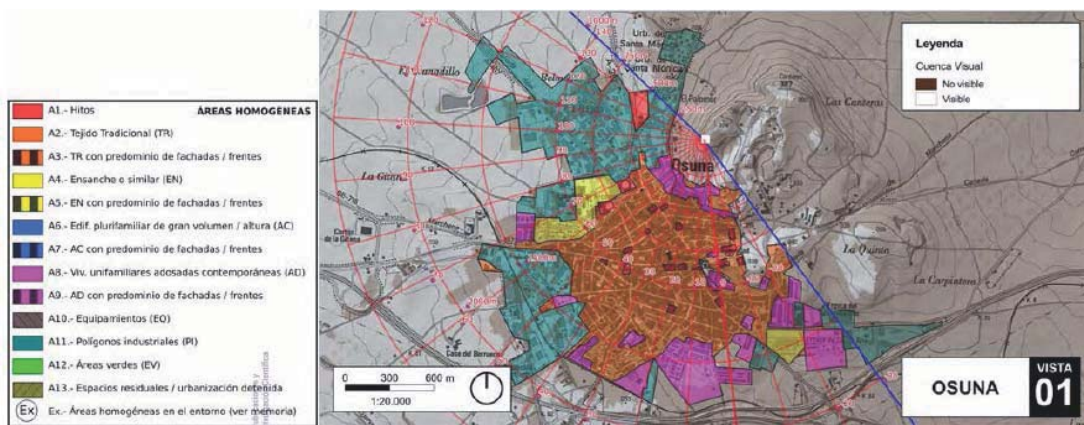
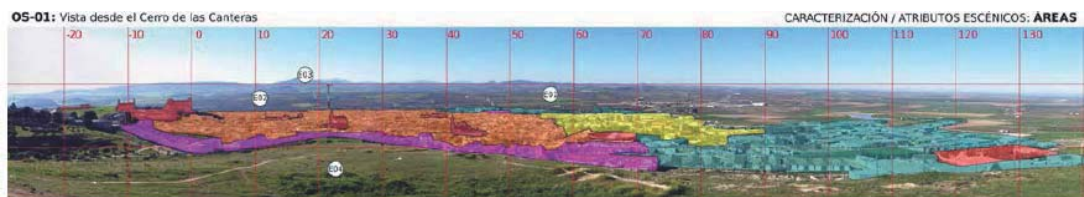
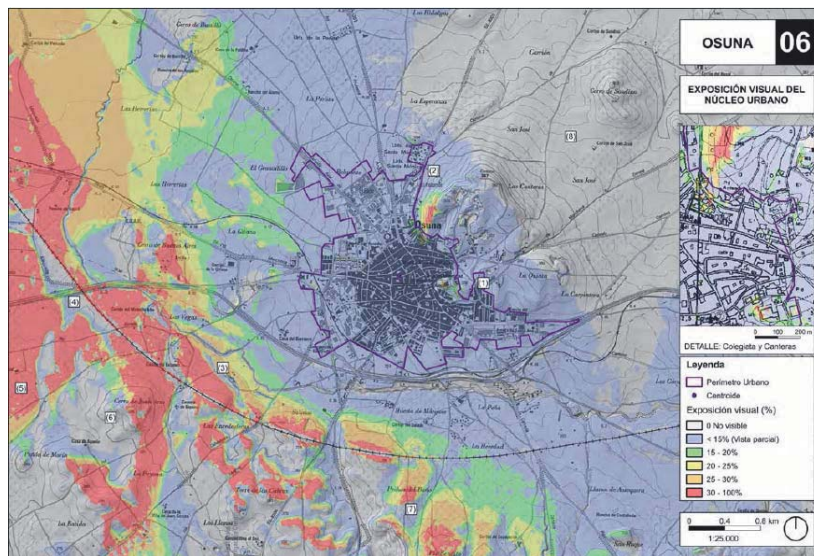
El trabajo se ocupa principalmente de la etapa inicial de 'conocimiento' del paisaje, y asume la estructura que establece el CEP de (1) identificación, (2) caracterización y (3) evaluación (o cualificación). Como etapa previa para abordar esas fases, se sugiere el estudio de los factores que inciden en las vistas (emplazamiento y marco territorial, estructura urbana y desarrollo histórico, y vías de comunicación), así como de su evolución histórica. En la fase posterior de identificación se analiza la visibilidad de la ciudad desde el territorio, así como la existencia de recorridos y puntos específicos desde los que se generen panoramas sobre la ciudad. Se trabaja con el apoyo de herramientas informáticas de tratamiento de datos.

Posteriormente, en la fase de caracterización se seleccionan las vistas panorámicas más importantes para su estudio detallado, que comprende el análisis de sus atributos escénicos (áreas homogéneas, líneas y elementos singulares) y la interpretación de su legibilidad y significados. Esta etapa concluye con una síntesis de los principales rasgos que determinan el carácter de cada vista, sistematizados en una 'ficha de caracterización de panorama'. En la etapa de evaluación se precisan los valores positivos y negativos de las vistas, y se estudia el reconocimiento de las mismas en los instrumentos locales de planeamiento y gestión. Por último, se analizan los procesos territoriales y las perspectivas futuras, mediante la evaluación del modo en que las determinaciones del planeamiento urbanístico afectarán en las próximas décadas a las vistas, y la recopilación de las principales dinámicas en curso que influyen en ellas. Se incluye planimetría con 'guías, recomendaciones y propuestas': identificación del tejido tradicional, mejora de bordes urbanos, gestión de frentes interiores, integración de infraestructuras, miradores, parques, y gestión de la vegetación.

---

<sup>17</sup> Santiago Manuel Pardo García, "Las vistas panorámicas de núcleos urbanos. Propuesta para su análisis y aplicación al caso de Andalucía" (tesis doctoral, Universidad de Málaga, Servicio de Publicaciones, 2015)





7.13. Análisis de Osuna, estudio de la exposición visual del núcleo urbano con un modelo digital

7.14. Análisis de Osuna, una de las vistas panorámicas elegidas. Caracterización, atributos escénicos: áreas homogéneas

Autor de las dos imágenes: Pardo García. Fuente: Pardo García, "Las vistas panorámicas de núcleos urbanos. Propuesta para su análisis y aplicación al caso de Andalucía"

## Identificación y caracterización paisajística en áreas metropolitanas

Vecslir Peri en su tesis doctoral “Paisajes de la nueva centralidad. Infraestructuras arteriales y polarización del crecimiento en la Región Metropolitana de Barcelona”<sup>18</sup> hace un análisis muy sistemático de distintas formas de urbanización en la región metropolitana de Barcelona. Desglosa los distintos tipos de espacios que surgen asociados a las carreteras en categorías muy específicas, que pueden recoger toda la casuística de los nuevos usos y sus formalizaciones. Nos ha servido de guía para intencionar la mirada a la periferia, como un catálogo de las situaciones posibles. Por ejemplo en su estudio de los ‘espacios libres’ avanza sobre la concepción de los espacios libres urbanos tradicionales, e incluye, en los ‘espacios libres públicos’ (parques, paseos y plazas) un análisis de los nuevos espacios asociados al viario, los aparcamientos y la movilidad privada (viales perimetrales, de servicio, y otros). Además abre una categoría para ‘espacios libres privados o colectivos’, que normalmente tienen un mayor peso que los anteriores en los crecimientos de periferia: zonas de carga y descarga, aparcamientos, espacios deportivos, entre otros.

También de referencia nos ha servido su análisis sobre las nuevas relaciones funcionales, las ‘formas de agrupación de actividades’, y las ‘formas de agregación de los artefactos’ (secuencias, alternancias, recintos y agrupaciones).



7.15. Clasificación de espacios libres públicos y espacios libres privados o colectivos, en dos situaciones estudiadas. Fuente: Vecslir Peri, “Paisajes de la nueva centralidad.”

---

<sup>18</sup> Lorena Vecslir Peri, “Paisajes de la nueva centralidad. Infraestructuras arteriales y polarización del crecimiento en la región metropolitana de Barcelona” (tesis doctoral, Universitat Politècnica de Catalunya, 2005)

## FUENTES DOCUMENTALES

En relación a la caracterización y cualificación de los paisajes, en cada caso la investigación debe adaptarse a los intereses concretos y objetivos del estudio (ej. paisajes asociados al ferrocarril, paisajes fluviales, paisajes de acceso a pequeñas poblaciones, etc); hay todavía pocos ejemplos de caracterización de paisajes urbanos. "La principal conclusión que cabe extraer de esta aproximación al estado del conocimiento paisajístico en Andalucía es el gran desfase entre la identificación de paisajes, en el cual la situación puede calificarse como satisfactoria y el ámbito de la caracterización y cualificación, en el que, a pesar de la existencia de un notable capital intelectual en ciertas partes del territorio, existen grandes vacíos, que evidencian una situación de conocimiento localizado y fragmentario".<sup>19</sup>

### Catálogos provinciales de Paisaje

Provincia de Sevilla. Están publicados los *Catálogos de paisaje de la provincia de Sevilla* (que se usará como documento de consulta en este trabajo) y Granada, y en redacción el de Málaga (según última consulta web CEPT diciembre 2016).

### Inventarios

Identificación y caracterización inicial de los recursos paisajísticos presentes en los distintos dominios territoriales. Están publicados los de Sierra Morena, el Litoral, y el del Arco Atlántico (consultado web CEPT diciembre 2016); no consta la redacción del inventario que recoja los recursos paisajísticos del dominio territorial del Valle del Guadalquivir.

### Paisaje y patrimonio cultural

Una de las fuentes usadas para acercarnos al paisaje a escala subregional es el estudio *Paisaje y patrimonio cultural en Andalucía. Tiempo, usos e imágenes*<sup>20</sup>. Se da una visión muy completa de los paisajes a escala subregional, describe el soporte físico en cuanto escenario de las intervenciones humanas, y las dinámicas que los transforman. En el documento se

---

<sup>19</sup> Junta de Andalucía, *Estrategia de Paisaje de Andalucía 2012*, Anexo I 'El estado de los conocimientos paisajísticos en Andalucía, diagnóstico general'

<sup>20</sup> Proyecto de caracterización patrimonial del Mapa de Paisajes de Andalucía. Laboratorio del Paisaje del IAPH. *Paisaje y patrimonio cultural en Andalucía. Tiempo, usos e imágenes*. Colección PH cuadernos, Consejería de Cultura Junta de Andalucía, 2010

define Paisaje Cultural como “una parte del territorio en la que es posible percibir e interpretar las manifestaciones formales de las actividades humanas desarrolladas a lo largo del tiempo”.

Está planteado, atendiendo a los criterios del CEP, de una forma práctica enfocada a la gestión, con un apartado final muy interesante de ‘Recomendaciones para el planeamiento territorial y urbanístico’. Se defienden los valores patrimoniales del paisaje, “reivindicando una adecuada atención a la memoria del lugar y del tiempo en los procesos de intervención territorial y su toma en consideración como elemento activo en la política y gestión del patrimonio, como legado histórico e identidad colectiva, y como responsabilidad contemporánea en la configuración de entornos de calidad y de valores sociales para las generaciones presentes y futuras”.

Además, cubre todo el territorio andaluz dividiéndolo en ‘demarcaciones’<sup>21</sup>, cuyo estudio se aborda siguiendo la misma sistemática. Por esto supone una fuente de información homogénea muy útil para nuestros casos de estudio, porque es posible relacionar asuntos parciales de demarcaciones distintas, tratados con mismo nivel de definición. Serán documentos de consulta en nuestro caso:

- Demarcación paisajística 22, Sevilla metropolitana
- Demarcación paisajística 08, campiña de Sevilla (de interés para la contextualización de los paisajes de Alcalá)
- Demarcación paisajística 20, los Montes - Subbética
- Demarcación paisajística 07, campiñas de Jáen - La Loma



7.16. Esquemas de estructura territorial de las demarcaciones paisajísticas 22, 20 y 7. Fuente: *Paisaje y patrimonio cultural en Andalucía. Tiempo, usos e imágenes*

---

<sup>21</sup> Las ‘demarcaciones’ cubren la totalidad del territorio andaluz, pero no coinciden con las ‘unidades territoriales’ del POTA segundo escalón en su división territorial

De especial interés para nuestra investigación, que busca relacionar carreteras con desarrollo urbano y entorno, es el apartado 'articulación territorial'. Incluye una descripción de la articulación territorial relacionada con el medio natural, tanto desde la perspectiva histórica como de la actual, haciendo especial mención a los sistemas de asentamiento y a las vías de comunicación. Estos aspectos se acompañan de un esquema grafico estructural que traza la articulación física (relieve, hidrografía) de los ejes de articulación jerarquizados; la distribución de asentamientos (núcleos comarcales y rurales); y los paisajes relevantes (fig. 7.16). Todo ello ofrece una imagen sintética de la demarcación.

## OTRAS HERRAMIENTAS DE ANÁLISIS

### Caracterización paisajística, LCA

Encuadre estético-perceptivo, análisis de la imagen paisajística. El procedimiento LCA (Landscape Character Assessment) ha alcanzado amplia difusión en parte de Europa desde 1990, y su desarrollo supone un cambio conceptual en torno al paisaje, con la definición del 'carácter'; también en España muchos estudios de paisaje recientes se apoyan en este método. Son cuatro las características principales del enfoque LCA:<sup>22</sup>

- La atención se concentra sobre el carácter del paisaje.
- Se diferencia claramente entre los procesos de caracterización y valoración.
- Se tienen en cuenta tanto los aspectos objetivos como subjetivos del paisaje.
- Es escalable, admitiendo la aplicación a diferentes escalas, interrelacionadas jerárquicamente.

Carácter del paisaje: una conjunción o combinación particular, reconocible y consistente de elementos presentes en un determinado paisaje que lo hacen diferente de otros paisajes.

No implica una valoración de los paisajes identificados. El carácter paisajístico surge a partir de combinaciones particulares de la geología, el relieve, los suelos, la vegetación natural, los usos del suelo, los tipos de explotación y los patrones de los asentamientos humanos. Supone por tanto un intento de superar el tratamiento meramente estético o ecológico del paisaje; y este intento está basado en la superposición de componentes descriptivas y apreciaciones en

---

<sup>22</sup> Riesco Chueca y Gómez Zotano, coord., *Marco conceptual y metodológico para los paisajes españoles: aplicación a tres escalas espaciales*: 222



busca de los trazos que hacen irrepetible un trozo de territorio. El carácter es el factor de la diferenciación, aquello que hace que un área se muestre como distinta de otras vecinas. Por tanto, se distancia de otros conceptos valorativos, puesto que caracterizar equivale a apurar los rasgos distintivos, sin que el 'carácter' implique más valor. Mata Olmo resalta algunos de los rasgos implícitos a la metodología LCA:<sup>23</sup>

- El interés por el carácter de cada paisaje, es decir, por lo que hace a un paisaje diferente de otro, y la necesidad de su estudio en profundidad.
- El establecimiento de relaciones estrechas entre el carácter y la dimensión histórica del paisaje.
- La vinculación del estudio y caracterización del paisaje a la emisión de juicios y toma de decisiones, aunque con plena autonomía de la primera fase analítica del proceso.
- El énfasis en el potencial de uso del paisaje a diferentes escalas.
- La necesidad de incorporar a los agentes sociales implicados en la construcción y el uso del paisaje.

### **Sistema Compartido de Información de Paisaje de Andalucía**

Creciente sensibilidad de las administraciones hacia el conocimiento y la sensibilización paisajística: *Sistema Compartido de Información de Paisaje de Andalucía* SCIPA.<sup>24</sup>

El SCIPA se establece en la *Estrategia del Paisaje de Andalucía* con el fin de hacer posible la ejecución, evaluación y seguimiento de la Estrategia, y de forma general, de todas las actuaciones que afecten al paisaje. Su fin es organizar y sistematizar los datos e información relativa al paisaje en Andalucía para que esté a disposición de las administraciones, los expertos y la ciudadanía. El SCIPA reúne información sobre:

- Conocimiento y seguimiento de los paisajes andaluces.
- La planificación y gestión de los paisajes andaluces.
- Difusión, fomento y disfrute.

---

<sup>23</sup> Mata Olmo, "Métodos de estudio del paisaje e instrumentos para su gestión; consideraciones a partir de experiencias de planificación territorial"

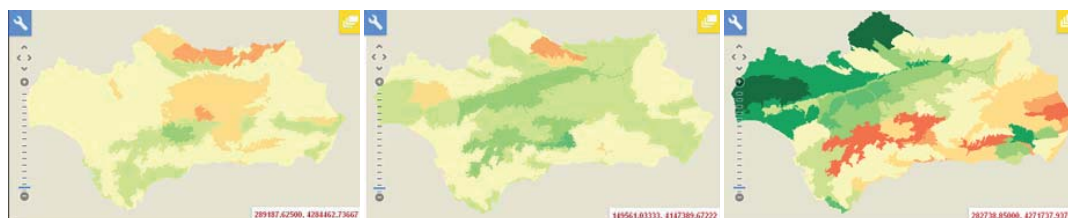
<sup>24</sup> Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio Junta de Andalucía, Paisaje, Sistema Compartido de Información de Paisaje de Andalucía SCIPA  
<http://www.juntadeandalucia.es/medioambiente/site/portalweb/menuitem.220de8226575045b25f09a105510e1ca/?vgnextoid=239ae628e4637310VgnVCM2000000624e50aRCRD&vgnextchannel=7cbd2afa60637310VgnVCM2000000624e50aRCRD>

## Indicadores paisajísticos

Los indicadores paisajísticos<sup>25</sup> de riqueza, naturalidad y diversidad colaboran en el seguimiento de la evolución de los paisajes de Andalucía.

- La riqueza paisajística alude al número de tipos distintos de unidades fisionómicas presentes en un determinado ámbito.
- El índice de diversidad paisajística combina la riqueza de unidades fisionómicas y su distribución territorial, representando, por tanto, la heterogeneidad de un paisaje.
- El índice de naturalidad mide la proporción que tienen las unidades fisionómicas de tipo natural en relación a la superficie total del ámbito.

Se basan en las unidades fisionómicas establecidas por el *Mapa de paisaje de Andalucía*:



7.17. Evolución de los indicadores entre 2005 y 2009: 1.Riqueza, 2.Diversidad, 3.Naturalidad. Valores: desde verde oscuro (aumento muy notable), desciende hasta rojo oscuro (descenso muy notable)

Fuente: visualizador SIG de la Red de Información Ambiental de Andalucía REDIAM

Cada vez hay disponibles más datos sobre el territorio, y de más diversa naturaleza. El uso de herramientas informáticas avanzadas permite el seguimiento de indicadores representativos, por monitorización. No se conocen iniciativas oficiales públicas ni privadas de monitorización de los paisajes urbanos en nuestro entorno, aunque sí empiezan a extenderse aplicaciones parciales. En los paisajes que nos ocupan, el uso de indicadores será muy útil para un registro ágil de los cambios, y en base a ellos tomar decisiones documentadas en el momento necesario.

---

<sup>25</sup> Web Junta de Andalucía, Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, Paisaje, Evaluación, Indicadores paisajísticos



## Sistema de visibilidad de Andalucía SVA

Dentro de 'conocimiento y seguimiento' en SCIPA, encontramos entre otros (catálogos, mapas de paisajes, etc), el Sistema de Visibilidad de Andalucía SVA.<sup>26</sup>

“La percepción del territorio por el hombre es un fenómeno subjetivo que, sin subestimar otras percepciones o sensaciones, es aprendido y poseído mediante la visibilidad. (...)Con este sistema se consigue por tanto el estudio de la visibilidad y del paisaje a través de un sistema numérico sobre cientos objetivos y medibles y el traslado automático de cualquier objeto desde una de las panorámicas a un mapa convencional”, de la introducción en la web del programa.

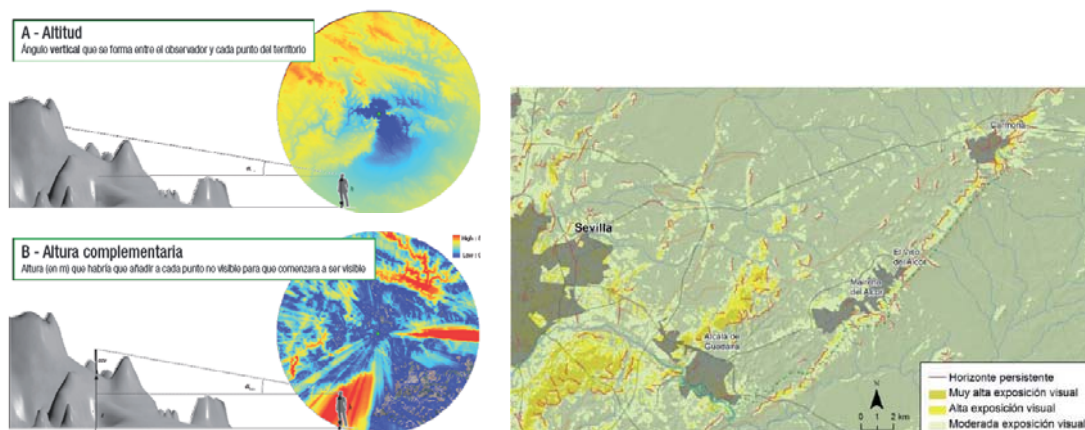
El Sistema de Visibilidad de Andalucía (SVA) modeliza las relaciones visuales de un territorio, cuantificando la percepción visual humana sobre el mismo, a través de varios parámetros:

- Altitud angular: ángulo vertical con el que tiene que orientar el observador su mirada para apuntar hacia cada punto del terreno.
- Altura complementaria: define, para cada punto del terreno, qué altura tendría que tener un objeto situado sobre él para que comience a ser visible para el observador.
- Proyección visual: para los puntos del territorio naturalmente visibles y en función de la pendiente del terreno y su orientación relativa al observador, es posible determinar una magnitud que represente la importancia que adquiere ese punto.
- Horizontes visuales: se definen como los últimos puntos visibles de cada grupo de puntos visibles, y tienen capital importancia en la imagen percibida por el observador.
- Altura de torre: expresa, para cada punto del terreno, qué altura deberá ganar el observador para que el punto comience a ser visible.

Su aplicación es amplia, y abarca tanto el estudio del paisaje como el apoyo a la toma de decisiones sobre determinadas actuaciones que en él se asientan. Entre ellas, análisis de impacto visual, accesibilidad visual y apantallamiento en la ordenación y evaluación de actuaciones territoriales; también sirve de base para la realización de estudios paisajísticos que incluyan de forma objetiva la esfera visual.

---

<sup>26</sup> Web Junta de Andalucía, Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, Paisaje, Sistema compartido de información de paisaje de Andalucía, Sistema de visibilidad de Andalucía



7.18. Gráficos de los parámetros 'altitud' y 'altura complementaria', y estudio de la exposición visual en la Cornisa de los Alcores. El estudio trata de identificar los principales elementos visibles, principalmente de naturaleza geomorfológica, que componen los fondos escénicos representativos de los distintos paisajes.

Fuente: Francisco Cáceres Clavero, dir., et al., "Horizontes permanentes y fondos escénicos. Primera aproximación a la identificación de la estructura visual del territorio andaluz" (Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, 2014)

#### Aplicación SVA a la ordenación territorial. Un caso de interés.

Informe sobre la conveniencia del levantamiento parcial de la protección paisajística sobre el escarpe en el TM de Bonares, atendiendo a sus condiciones de visibilidad objetivas.<sup>27</sup>

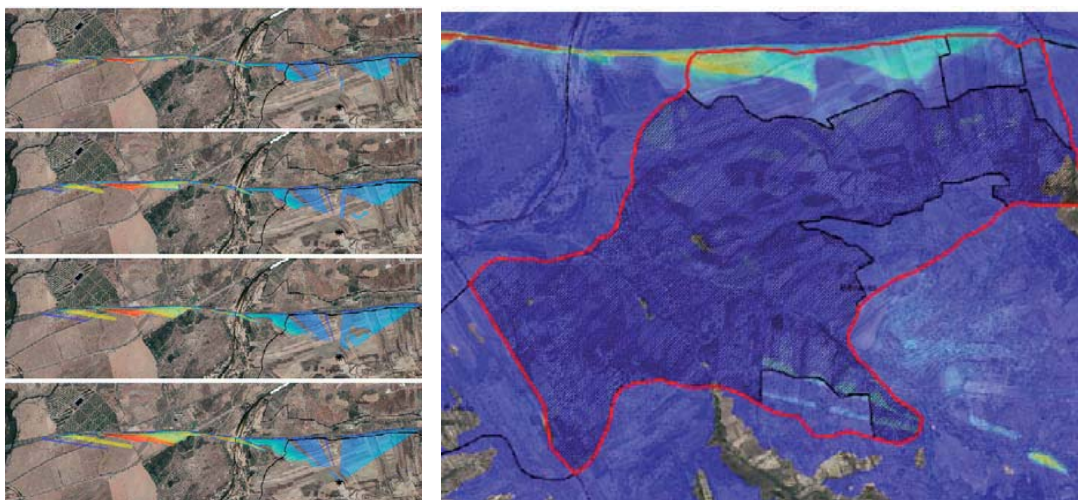
El Plan de Ordenación del Territorio del Ámbito de Doñana (POTAD) establece una serie de zonas con protección paisajística, una de las cuales es llamada 'escarpe de la margen izquierda del río Tinto'. Este ámbito protegido concreto es un corredor que afecta al término de Bonares, entre otros. Se trata de un escarpe, del que se protegen su imagen de conjunto y la integridad de sus vistas

Desde el ayuntamiento de Bonares se solicita el levantamiento de la protección para una serie de zonas concretas, con el fin de favorecer una modificación puntual del planeamiento general y la reclasificación y puesta en carga edificativa de estos terrenos. (...) Entre las razones que se esgrimen para el levantamiento de la protección se encuentra la baja visibilidad de los terrenos a reclasificar. Se estudian cuantitativamente las relaciones visuales que se establecen en la zona de protección paisajística, con el SVA:

<sup>27</sup> Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, "Informe sobre la conveniencia del levantamiento parcial de la protección paisajística sobre el escarpe del TM de Bonares, atendiendo a sus condiciones de visibilidad objetivas", REDIAM 10 febrero 2014. Notas extraídas del informe

- Accesibilidad visual, para conocer el grado de afección que una intervención (de tipo urbanístico) podría tener sobre la imagen del territorio a escala de detalle.
- Para el caso de recalificación del suelo y construcción de edificaciones, se realiza un estudio específico para detectar posibles situaciones de apantallamiento visual de los ámbitos concretos con mayor significación visual.

En base al estudio, se concluye que cuatro de las cinco zonas propuestas cuentan con una accesibilidad visual baja o muy baja, siendo muy poco probable que apantallen o incluso entren en competencia con la imagen de las estribaciones del escarpe, al menos para un número significativo de posiciones de observación. Tan solo para una zona se mantiene la cautela de protección del POTAD: “la más cercana a la autovía puede provocar fuertes problemas de injerencia visual, por lo que no se recomienda su exclusión del ámbito protegido y, para el caso de que finalmente se excluya, se ofrecen recomendaciones para su ordenación”.



7.19.1. Resultados del cálculo de apantallamiento para el punto 172835\_4138340 para la categoría de suelo VA (viario de alta capacidad) para distintas alturas de intervención 6, 9, 12 y 15m. Fuente: el informe que se cita en el texto

7.19.2. Resultado del estudio de apantallamiento para construcciones de 12m de altura, al que se superpone la delimitación de zonas a excluir de la protección (no rayadas), donde se observa que los valores suben en la zona más cercana a la autovía. Fuente: el informe que se cita en el texto

## 7.4. METODOLOGÍA PROPUESTA

El objetivo del estudio de casos es buscar herramientas que apoyen la voluntad de intervenir. “(...) no hemos hecho este esfuerzo, no hemos llegado hasta aquí para hacer más de lo mismo; o damos un salto o nada habrá valido”.<sup>28</sup>

### BASES PARA LA ACCIÓN

Necesidad de la acción paisajística, según Mata Olmo “cuando el tratamiento del paisaje ha de salir del ámbito académico y del estimulante terreno de la investigación y la especulación disciplinares, para satisfacer una demanda social de calidad paisajística asumida políticamente, es necesario construir un método que responda con intencionalidad y rigor a los objetivos buscados: unos objetivos que, tras la aprobación de la Convención Europea del Paisaje, se refieren no sólo a la protección de los sitios excepcionales o muy valiosos, sobre lo que se cuenta ya con cierta práctica, sino también a la gestión de los paisajes habituales y cotidianos, y a la recuperación o a la creación de nuevos paisajes en determinadas circunstancias”.<sup>29</sup>

#### Objetivos

- **Identificación:** conjunto de operaciones destinadas a individualizar, delimitar cartográficamente y clasificar los paisajes pareciables en un determinado ámbito territorial.
- **Caracterización:** procedimiento orientado a la descripción, el análisis y la interpretación de los fundamentos, procesos y componentes paisajísticos que otorgan singularidad a cada una de las áreas o tipos paisajísticos identificados en un determinado ámbito territorial.
- **Cualificación:** tarea que comprende dos fases fundamentales: la determinación de los valores y significados atribuidos al paisaje por la sociedad y, en una segunda etapa, la concreción de las aspiraciones sociales en Objetivos de Calidad Paisajística.

Vamos a abordar las tareas de identificación y caracterización visual de los *paisajes de acceso* en ciudades medias. Y en base a la caracterización visual, propondremos las ‘zonas de oportunidad’ con un mayor potencial de transformación e impacto.

---

<sup>28</sup> Ábalos, “Campos y redes”

<sup>29</sup> Mata Olmo, “Métodos de estudio del paisaje e instrumentos para su gestión; consideraciones a partir de experiencias de planificación territorial”

## Estructura de trabajo del CEP

Orientaciones para la aplicación del Convenio Europeo del Paisaje.<sup>30</sup>

II.2. Criterios e instrumentos de las políticas de paisaje. Las etapas fundamentales de los procesos que conducen a la acción paisajística son:

- El conocimiento de los paisajes: identificación, caracterización y cualificación
- La formulación de objetivos de calidad paisajística
- El alcance de estos objetivos mediante acciones de protección, gestión y ordenación del paisaje en el tiempo (medidas y acciones excepcionales, y medidas y acciones ordinarias)
- El seguimiento de transformaciones, evaluación de los efectos de las políticas, posible redefinición de opciones

La participación, concertación, compartir ideas, y aprobación (entre instituciones y la población, horizontal y vertical) deberían organizarse en todas las etapas de este proceso. Sin embargo en el presente trabajo no se incorporarán estos procesos de participación ciudadana, porque no puede asumirlos con el mínimo rigor necesario

II.2.1. El conocimiento de los paisajes: identificación, caracterización, cualificación. (...) El conocimiento de los paisajes debería desarrollarse de acuerdo a un proceso que comprenda:

- La comprensión y descripción de las características materiales específicas de los lugares en su estado actual, mostrando las trazas de los procesos naturales y humanos, reconociendo que las características de los paisajes resultan de la acción de factores naturales y/o humanos y de sus interrelaciones
- El análisis de los procesos evolutivos y la constatación de las dinámicas temporales pasadas, presentes y previsibles derivadas de factores humanos o naturales así como de las posibles presiones que se ejercen sobre los paisajes y los riesgos que pueden resultar de ello
- El reconocimiento de las características y de los sistemas de valores, fundamentados sobre los análisis de los expertos o sobre el conocimiento de las percepciones sociales del paisaje y de su distribución espacial.

---

<sup>30</sup> Consejo de Europa, *Recomendación CM/Rec(2008)3 del Comité de Ministros a los Estados miembro sobre las orientaciones para la aplicación del Convenio Europeo del Paisaje*, 2008

## IDENTIFICACIÓN Y CARACTERIZACIÓN

### Para los paisajes de ámbitos urbanos y metropolitanos

Inmersos en procesos de alteración de sus valores, intensamente condicionados por procesos de urbanización, tanto espontáneos como planificados. “Aquí lo construido y lo instalado prevalece de forma muy marcada sobre los fundamentos naturales e históricos. Ello es aun más acusado dada la impetuosa evolución reciente, que parece ignorar las variables topográficas, hidrográficas, microclimáticas o ambientales en general del territorio”. Por ello, un estudio paisajístico en estos ámbitos se debe adaptar a esta presencia de lo artificial, intentando recuperar en la medida de lo posible las bases ecológicas e históricas como fundamento de la ordenación del territorio. En general, puede decirse de este tipo de paisajes de dominante urbana que es preciso combinar dos consideraciones principales”.<sup>31</sup>

- Reconocer los procesos de transformación en marcha. Se trata de inventariar e interpretar la suma de cambios y dinámicas ejercidas sobre el territorio, tanto en un pasado reciente como en la prospectiva.
- Traer a la superficie el plano de los fundamentos naturales e históricos. Es un plano que a menudo es poco visible, soterrado bajo procesos constructivos y de equipamiento que, con la potente tecnología actual, dominan la fisonomía paisajística.

Estas dos ideas-fuerza guiarán el análisis de los casos de estudio que acometemos. El acercamiento a los casos se hará siguiendo la siguiente estructura:

---

<sup>31</sup> Riesco Chueca, y Gómez Zotano, coord., et al., *Marco conceptual y metodológico para los paisajes españoles: aplicación a tres escalas espaciales*: 358

Marco conceptual y metodológico para los paisajes españoles: aplicación a tres escalas espaciales / coordinación, José Gómez Zotano, Pascual Riesco Chueca; asesoramiento, Damián Álvarez Sala, Jesús Rodríguez Rodríguez. -- Sevilla : Consejería de Obras Públicas y Vivienda, Centro de Estudios Paisaje y Territorio, 2010

## Estudio de casos

### Contextualización

1. Estructura territorial
2. Contexto natural, ambiental y paisajístico
3. Formación y evolución del núcleo urbano
4. Patrimonio y paisaje

### Relación ciudad – viario

5. Expansión reciente
6. Viario y estructura urbana
7. Planeamiento y paisaje

### Visibilidad

8. Caracterización visual
9. Zonas de oportunidad

## ANÁLISIS VISUAL DE LOS PAISAJES DE ACCESO

En nuestro acercamiento a los paisajes de acceso a ciudades medias, han sido de referencia varios textos incluidos en *Franges. Els paisatges de la perifèria*, publicación que recoge los contenidos abordados en un seminario internacional sobre la periferia organizado por el Observatorio de Paisaje de Cataluña en el año 2010.

Punto de vista, del documento de presentación del seminario: “Las periferias actúan como franjas, como interfaces entre diferentes realidades geográficas y configuraciones paisajísticas. La periferia es algo más que el perímetro de un centro: es también, y sobre todo, el umbral entre diferentes realidades territoriales -y en ocasiones mentales-, con un protagonismo cada vez más notable. Las periferias son, demasiado a menudo, paisajes desordenados, inacabados y con connotaciones negativas para la población. (...) nos planteamos en esta ocasión situarnos en medio de las periferias y, desde estas híbridas franjas que actúan como umbrales, proponer nuevas formas de intervención y gestión, nuevos referentes paisajísticos, lecturas alternativas a las hegemónicas y habituales.”



Para abordar la caracterización visual de los nuevos paisajes de acceso urbanos, usaremos como punto de partida los atributos visuales con los que Francesc Muñoz define los paisajes de la periferia en su artículo “Los paisajes de la periferia hoy: construyendo la mirada sobre la ciudad del siglo XXI”. La periferia según este autor es ambigua, contradictoria, híbrida y simultánea:

- **Ambigüedad.** Se refiere a la capacidad de un objeto de entenderse de maneras diferentes o de admitir varias interpretaciones. Son representativos los espacios abiertos y descampados, los *terrain-vagues* (espacios abandonados y sin uso)
- **Contradicción.** Relacionada con la coexistencia de cualidades contrarias que se manifiestan a la vez. Son representativos los bloques de vivienda, repetidos de forma regular y arbitraria.
- **Hibridación.** Mezcla de elementos que dan lugar a un fenómeno determinado. Relacionado con la ruina, son representativas las instalaciones industriales y las infraestructuras obsoletas, abandonadas.
- **Simultaneidad.** Se refiere a la capacidad de dos o más fenómenos de tener lugar al mismo tiempo. Así los hechos simultáneos no siguen lógicamente a los anteriores. Relacionada con los fragmentos, son representativos los espacios asociados a la movilidad.



7.20. Bienvenidos a Barcelona. Fuente: Muñoz, artículo que se cita en el texto

“Este canon estético de la periferia presenta algunos denominadores comunes fácilmente reconocibles, que se pueden agrupar en cuatro grandes conjuntos de elementos del paisaje metropolitano: las infraestructuras, asociadas a la interrupción y fragmentación del paisaje; la geometría de los bloques de viviendas, que representa la anomia a partir de la repetición regular y a la vez arbitraria del paisaje; los espacios abiertos y los descampados, significativos de la indeterminación y la ausencia de límites que caracterizan la periferia, y la presencia del abandono, que atestiguan las ruinas de la industria, el comercio, el ocio o la misma construcción”.<sup>32</sup>

Usaremos estas categorías como filtros para analizar los paisajes de acceso. Proponemos las siguientes capas para completar la caracterización visual de los paisajes de acceso a las ciudades medias andaluzas:

Análisis sobre lo construido.

**Capa 1. Tejidos, tramos** (en relación al atributo ‘contradicción’). Se detectarán las zonas homogéneas de edificación y las zonas de tránsito, con el objetivo de evidenciar la incoherencia de las secuencias.

- Residencia en bloques
- Residencial baja densidad o disperso
- Naves industriales
- Comercial-lineal

**Capa 2. Hitos** (en relación al atributo ‘simultaneidad’). Se localizarán los referentes visuales que se suceden en el trayecto.

- Industria pesada
- Superficies deportivas o de ocio
- Complejo comercial, reclamos publicitarios
- Infraestructuras urbanas (subestación eléctrica, antenas)

---

<sup>32</sup> Francesc Muñoz, “Los paisajes de la periferia hoy: construyendo la mirada sobre la ciudad del siglo XXI”, *Franges, els paisatges de la perifèria* (Barcelona: Observatorio del Paisaje de Cataluña, 2012)

Análisis de lo no construido.

**Capa 3. Vacíos** (en relación al atributo 'ambigüedad'). Análisis de los espacios libres públicos y privados asociados a la carretera, como zonas en expectativa.

- Aparcamientos (lineales, bolsas), vacíos asociados a las infraestructuras, nodos, cruces
- Zonas de extracción
- Frentes urbanos inacabados, solares en expectativa

No se considera la 'hibridación' como un atributo de importancia en las periferias de las ciudades medias; no hay grandes zonas relacionadas con el abandono (sí son frecuentes la reutilización, reconversión o reconstrucción). En lugar de eso, se introducirá una capa que intentará poner en valor el entorno como gran ausente en la urbanización de la periferia:

**Capa 4. Entorno.** Topografía, naturaleza del terreno, fondo de escena y elementos significativos. Referentes estables.

- Topografía, río, zona de interés natural, parque urbano
- Elementos patrimoniales
- Vistas relevantes

Para cartografiar los paisajes de acceso Intentaremos representar la complejidad de estos espacios montando un grupo<sup>33</sup> de imágenes para cada capa, en forma de collage de síntesis. Esta forma de representación evita la sensación de 'sucesión' de las secuencias, y las jerarquías de las manchas de color en los planos, y responde mejor a la idea de cambio. "El mapa tiene un gran poder de consagración, lo que significa que tenemos que ser muy conscientes y cuidadosos con lo que se representa en él y cómo se representa. Ello nos sitúa ante el reto de cartografiar lo que pasa en la periferia: ¿cómo se deben cartografiar las nuevas realidades paisajísticas?".<sup>34</sup>

Tendremos así la información necesaria para identificar las 'zonas de oportunidad', en las que los paisajes de acceso pueden enriquecerse en el contacto con el entorno y los referentes. Se presentan imágenes de las secciones representativas.

---

<sup>33</sup> Esta forma de representar la periferia ha sido usada con frecuencia, Manuel de Solá Morales "Por una metrópolis de cosas", y Francesc Muñoz "urBANALització", entre otros

<sup>34</sup> Sala, "Periferias urbanas, la experiencia de los catálogos de paisaje de Cataluña"

## 7.5. CASOS DE ESTUDIO

### Contextualización

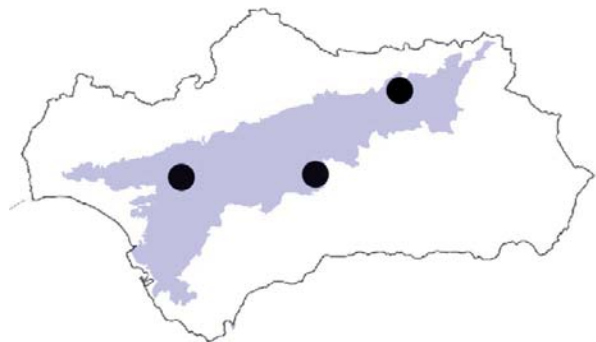
1. ESTRUCTURA TERRITORIAL
2. CONTEXTO NATURAL, AMBIENTAL Y PAISAJÍSTICO
3. FORMACIÓN Y EVOLUCIÓN DEL NÚCLEO URBANO
4. PATRIMONIO Y PAISAJE

### Relación ciudad-viario

5. EXPANSIÓN RECIENTE
6. VIARIO Y ESTRUCTURA URBANA
7. PLANEAMIENTO Y PAISAJE

### Visibilidad

8. CARACTERIZACIÓN VISUAL
9. ZONAS DE OPORTUNIDAD



Casos de estudio. Alcalá de Guadaira, Lucena, Linares



A.1. Imagen aérea del núcleo urbano de Alcalá de Guadaira, y su entorno natural. Fuente: web proyecto urban

# ALCALÁ DE GUADAÍRA



A.2. Situación Alcalá en el valle del Guadalquivir

Alcalá de Guadaira es hoy una ciudad de tamaño medio situada a 16 km al de la ciudad de Sevilla en dirección este (principal vía de comunicación autovía A-92), y tiene un papel muy relevante en la configuración de su área metropolitana. Es la tercera ciudad en población de la provincia con 74.845 habitantes, después de Sevilla con 693.878 y Dos Hermanas con 131.317, según datos INE 2015. En el sistema de ciudades del POTA, pertenece al sistema polinuclear de Centros Regionales de Sevilla.

Los usos más generalizados del territorio municipal son los agrícolas, especialmente el olivar de secano junto a grandes extensiones de herbáceos. No obstante esta fuerte implantación agrícola, Alcalá destaca por la importancia de su desarrollo industrial y agroindustrial, en parte ligado al desarrollo industrial periférico de la capital de provincia (<sup>1</sup>)

## Demarcación paisajística 22 Sevilla metropolitana

Tipo de emplazamiento: en alto, defensa

---

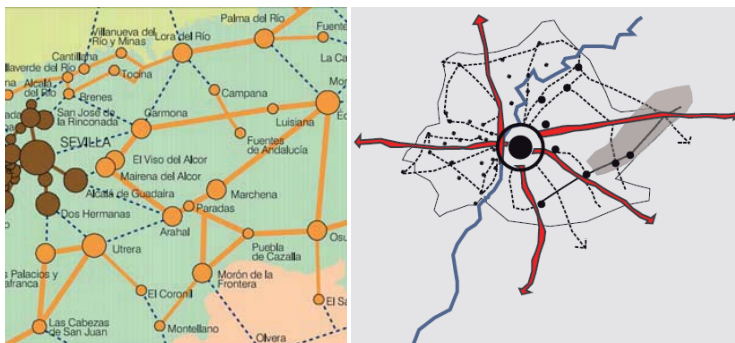
<sup>1</sup> Ayuntamiento Alcalá de Guadaira, *PGOU avance 2009*, memoria información





A.3. Relación entre edificación y territorio, entorno de Alcalá de Guadaira

Nota. Elaboración propia según interpretación de trabajo de Manuel de Solá-Morales en "Por una metrópolis de cosas". Se pretende destacar el suelo como base (color sólido), iluminando todas las líneas que se dibujan (intervenciones del hombre en el medio, de distintas maneras) de una forma homogénea; así se evitan interpretaciones gráficas de inicio que las jerarquizan, y se tiene una lectura más inmediata de las relaciones territoriales



A.4. Red ciudades medias POTA, detalle Alcalá

A.5. Estructura territorial demarcación paisajística 22 Sevilla metropolitana

		1900		1970		2000		2015	
Alcalá de Guadaira		8.287	100	33.593	100	57.206	100	74.845	100
Sevilla	17 km	147.271		545.692		700.716		693.878	
Dos Hermanas	13 km	7.779	94	39.677	118	97.324	170	131.317	175
Mairena del Alcor	11 km	5.249	63	10.444	31	16.649	29	22.749	30
Carmona	33 km	16.338	197	24.599	73	25.723	45	28.656	38
Arahal	31 km	8.126	98	16.103	48	18.501	32	19.550	26

A.6. Peso relativo de ciudades dentro de la red (referente Alcalá, 100). Fuente: elaboración propia a partir datos INE

- 2000-2015. Padrón continuo por unidad poblacional, [http://www.ine.es/nomen2/inicio\\_r.do](http://www.ine.es/nomen2/inicio_r.do)
- 1900-1970. Alteraciones de los municipios en los Censos de Población desde 1842, <http://www.ine.es/intercensal/intercensal.do> (población de derecho)

En las últimas décadas la población se ha concentrado en los principales núcleos de población (Sevilla, Dos Hermanas y Alcalá). Las ciudades más pequeñas tienen una población más estable.



## 1. ESTRUCTURA TERRITORIAL

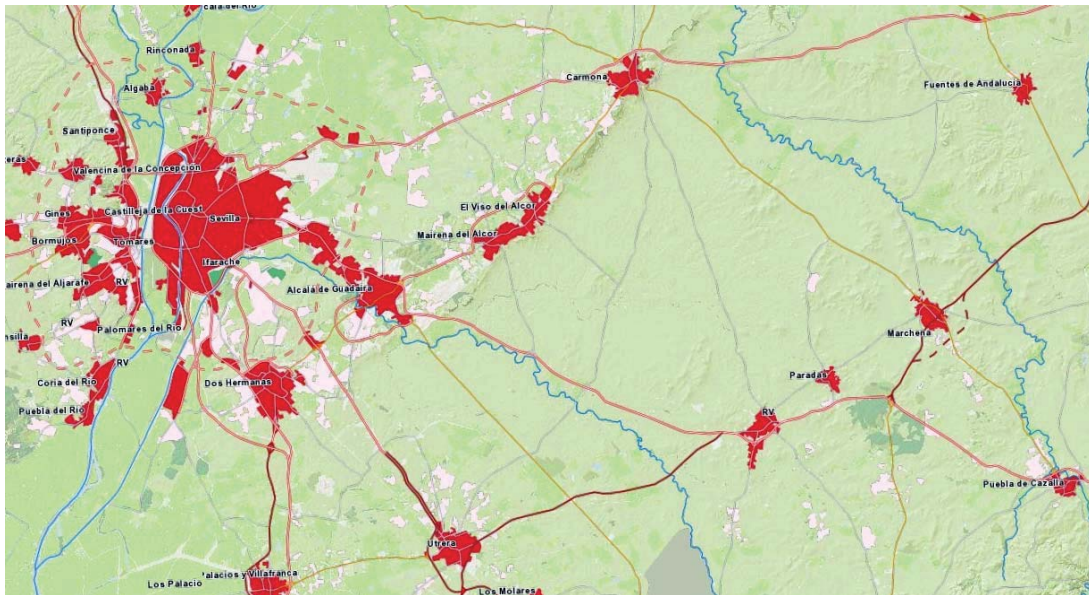
**Estructura territorial.** La ausencia de condicionamientos naturales de importancia no sólo ha favorecido una decidida explotación agrícola sino que determina un poblamiento importante, con una moderada densidad de habitantes por km<sup>2</sup>. La red de asentamientos se caracteriza por una elevada concentración tanto nuclear como poblacional (términos municipales extensos, hay distancias de hasta 20km sin pueblos). En este espacio se asientan agrociudades y grandes pueblos rurales de destacada relevancia en el sistema polinuclear de centros regionales andaluces y ciudades medias.

Este poblamiento estructura un territorio que se articula a partir de una serie de viales principales por carretera, desarrollados en sentido radial hacia el sur, este y oeste desde el valle occidental –desde Sevilla y su aglomeración–, que conectan las agrociudades principales entre sí, y que funcionan como ejes de comunicación hacia el interior de la depresión, hacia la zona intramontañosa oriental de Andalucía y hacia los litorales mediterráneo y atlántico.<sup>2</sup>

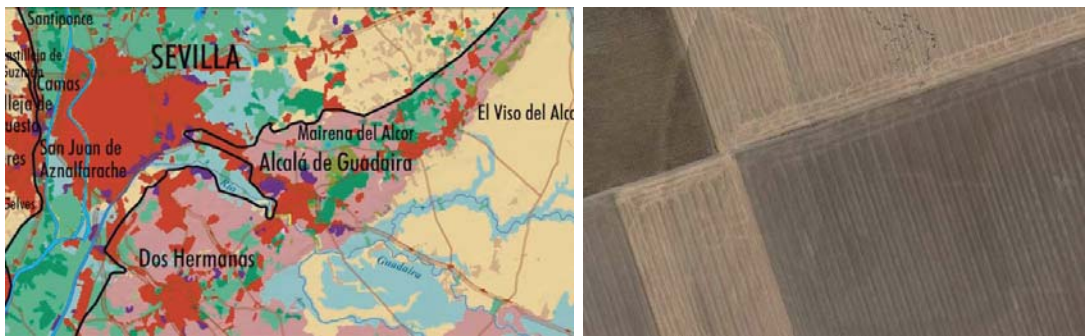
**Sistema ciudades POTA.** Pertenece a un centro regional de primer orden (centro regional de Sevilla), dentro del cual tiene además un papel destacado (tercera ciudad en población, y primera en generación de riqueza relacionada con la industria). Pero, por su situación al borde y desde un punto de vista de gestión de los paisajes, entendemos que podría enriquecerse su estudio si se vincula con la unidad territorial inmediata 'Campiña y sierra sur de Sevilla'

---

<sup>2</sup> Zoido Naranjo y Rodríguez Rodríguez, *Catálogo de paisajes de la provincia de Sevilla*, fundamentos y componentes naturales del paisaje



A.7. Mapa topográfico base, Junta de Andalucía. <http://laboratorioriediam.cica.es/VisorGenerico/>



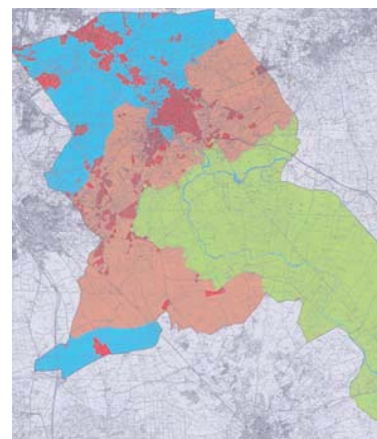
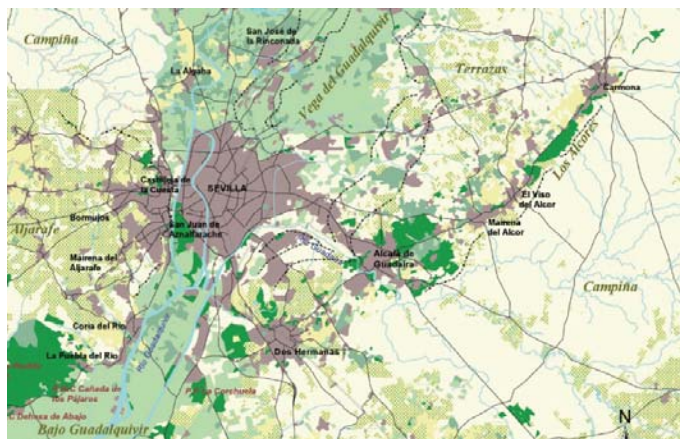
A.8. Alcalá en el mapa de los paisajes de Andalucía. Fuente: Atlas de Andalucía, cartografía ambiental 2005

Categorías de paisaje	Áreas paisajísticas	Ámbitos paisajísticos
Campiñas	C4 campiñas alomadas, acolinadas y sobre cerros	Alcores, campiñas de Sevilla
Valles, vegas y marismas	V1 valles, vegas y marismas interiores	
Predominio de: Construcciones y espacios muy alterados: urbano y periurbano, minas y escombreras Geoformas: mesas y cuevas Aprovechamientos agrícolas: - frutales y cultivos arbolados en regadío - tierra calma o de labor		

## 2. CONTEXTO NATURAL, AMBIENTAL Y PAISAJÍSTICO

Tres unidades de paisaje definen el ámbito municipal: UP1 vegas y terrazas del Guadalquivir (aunque la sucesión de polígonos industriales hasta Sevilla impide el contacto visual con el territorio circundante) / UP2 calcarenitas de los Alcores / y UP3 campiñas, en dirección Málaga.

**Valores ecológico-paisajísticos y patrimonio histórico-cultural.** El entorno natural en el que se desarrolla Alcalá es sin duda su principal punto de interés, ya que se conserva un relevante espacio natural junto a un entorno urbano de marcado valor patrimonial.<sup>3</sup> Para referirse al Paisaje de la zona, hay que mencionar el Castillo y el río Guadaíra, símbolos de la identidad local que configuran un atractivo espacio urbano-natural. El río, a los pies del complejo fortificado, define y se integra en un paisaje único dentro del área metropolitana, dado que junto a un entorno urbano de marcado valor patrimonial, se conserva un relevante espacio natural. Presenta restos de bosque original, así como una abundante y diversa avifauna que la confiere mayor singularidad. Formando parte ineludible del paisaje urbano de Alcalá, se encuentran también los Molinos harineros y azudes, que fueron históricamente la base de la economía de Alcalá; y que engarzados entre sí a lo largo del curso del río, conforman una de las imágenes más enfáticas y reconocibles de la ciudad.

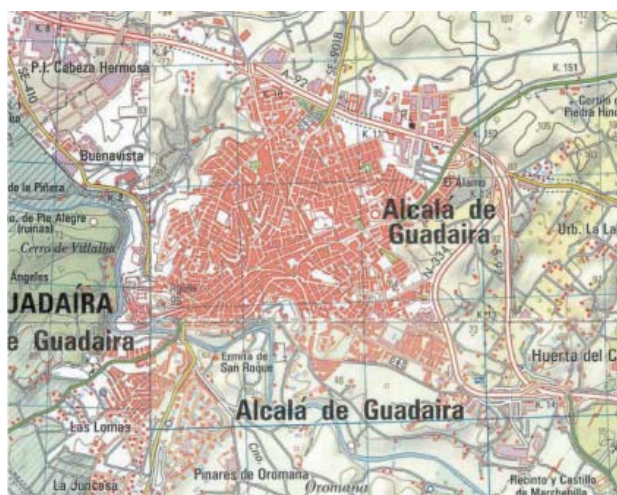
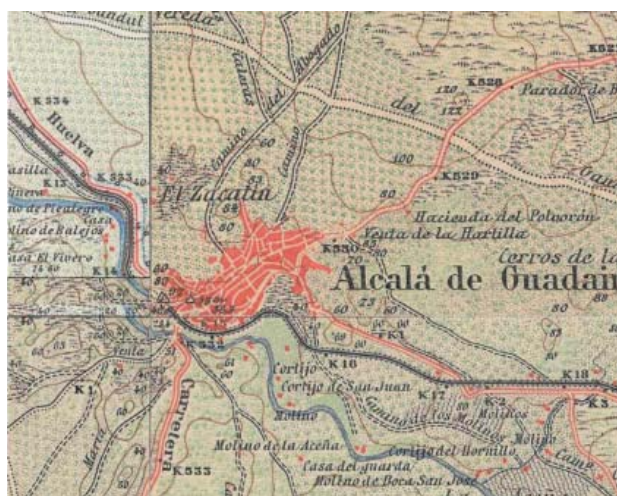


A.9. Grandes unidades de usos de suelo y paisaje. Fuente: Avance PGOU, memoria de información

A.10. Unidades de paisaje: 1 vegas y terrazas, 2 calcarenitas de los Alcores, 3 campiña, 4 urbana. Fuente: PGOU avance

<sup>3</sup> *Plan Urban*, memoria del proyecto





A.11. Serie de planos del Instituto Geográfico y Estadístico. Fechas: 1909, 1970, 2005. Fuente: IGN

### 3. FORMACIÓN Y EVOLUCIÓN DEL NÚCLEO URBANO

**Asentamiento y defensa**<sup>4</sup>. Los vestigios de población más antiguos de Alcalá se encuentran en un núcleo aislado llamado Gandul, aunque fueron los romanos los que se trasladaron al emplazamiento actual del castillo sobre el escarpe, siendo conscientes de su situación estratégica para la defensa: un punto elevado situado en el valle medio del Guadalquivir, muy cerca de Sevilla y en el borde más occidental de la serie de alcores que llegan hasta Carmona.

Durante las invasiones bárbaras Alcalá sigue siendo clave para la defensa de Sevilla. El carácter defensivo del recinto sigue en época musulmana, pero a medida que progresa la explotación agraria de las tierras circundantes se comienza a asentar población civil extramuros. El máximo esplendor llegó con los almohades durante el siglo XI, una etapa de fortalecimiento a la que corresponden obras importantes de infraestructuras como una reforma del acueducto romano que abastecía de agua a Sevilla, y la estructura más importante del castillo con las murallas que todavía hoy se conservan. Con la conquista cristiana de Alcalá entre 1246 y 47, el enclave pasó a ser un punto estratégico para la defensa de Sevilla. La repoblación comenzó a finales de siglo, pero ante la atmósfera de violencia generalizada en la zona los molineros y campesinos debieron construir sus moradas dentro del recinto amurallado. Una vez disipada la amenaza musulmana a finales del siglo XV la ciudad tomó el papel de centro productor, abandonando el defensivo.

**Primer crecimiento extramuros.** Desde entonces la población que se había cobijado dentro de la fortaleza, comenzaría a establecerse poco a poco extramuros, de manera que la villa se fue expandiendo a lo largo del pequeño valle por el que discurría el camino hacia Carmona conformando el eje de lo que será el desarrollo urbano posterior hacia el noreste. A mediados del s XVII el recinto del castillo estaba en ruinas, y la ciudad crecía linealmente. Se configura así lo que pasará a ser el casco antiguo de Alcalá, con calles principales que se alinean a las curvas de nivel, comunicadas por callejones transversales angostos que salvan pendientes importantes<sup>5</sup>. Sigue entonces una fase de consolidación urbana, con la construcción de dotaciones, infraestructuras y vías urbanas, y la introducción de reformas en el tejido.

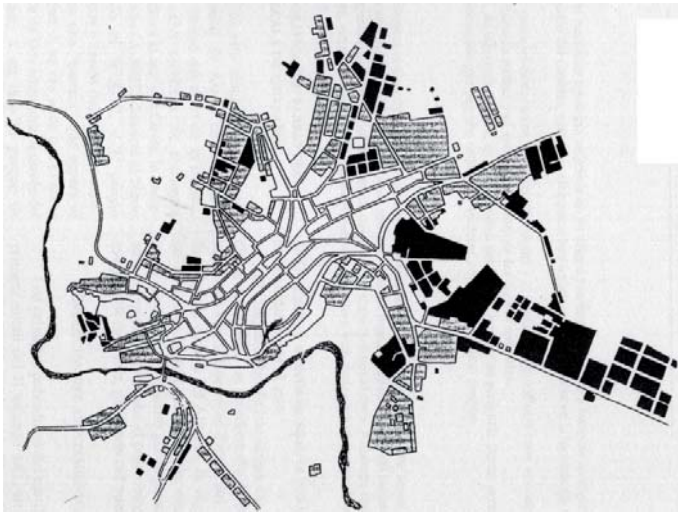
---

<sup>4</sup> PGOU avance, memoria información, varios fragmentos

<sup>5</sup> Nerea López López y Rafael Vioque Cubero, Avance del Plan Especial de Protección y Reforma Interior del Complejo Fortificado de Alcalá de Guadaira



A.12. Expansión urbana. Las imágenes son de 1956 (previo al polo de desarrollo, de 1963), 1988 y 1998. Fuente: pgou'09 (varias procedencias), planos de evolución del área metropolitana, detalles



A.13. Expansión urbana de Alcalá de Guadaira 1900-1960. Fuente: Jiménez Rodríguez, "Crecimiento demográfico y expansión urbana en Alcalá de Guadaira 1870-1956"

blanco, primer crecimiento lineal  
gris, edificios construidos entre 1900 y 1945  
negro, edificios construidos entre 1945 y 1960



A.14. Alcalá de Guadaira centro histórico, contacto urbano-natural (antropizado). Fuente web turismo Alcalá [www.turismoalcaladeguadaira.es/](http://www.turismoalcaladeguadaira.es/)

**Segunda expansión urbana.** Durante el siglo XIX se inicia un nuevo proceso de expansión, que determinará la posterior urbanización de los sectores norte y sur de la ciudad durante las primeras décadas del siglo XX. Se ocuparon entonces áreas perimetrales del casco antiguo con tipología de ensanche tradicional, y se consolida la imagen actual de la zona centro.

**Industrialización XX.** Desde finales del siglo XIX y durante todo el siglo XX, se produce en la localidad un fuerte crecimiento demográfico apoyado en distintas circunstancias. En principio fue la panadería tradicional la que tuvo una gran capacidad para generar puestos de trabajo y contribuyó a este crecimiento demográfico. Pero ya en los años 20 se dieron los primeros intentos de diversificar la economía local, dependiente en exceso de la producción de pan, con el cultivo y la comercialización de aceitunas. Entonces la expansión de la industria del aderezo con la puesta en marcha de fábricas exigió la concentración de mano de obra. En estos años el municipio se mostraba ya desde los puntos de vista demográfico y económico, como uno de los núcleos más activos y dinámicos de la provincia de Sevilla. En apenas diez años, entre 1920 y 1930, la población pasó de 11.038 a 16.816 habitantes de hecho<sup>6</sup>. Este cambio socioeconómico tiene su plasmación en la expansión urbana a costa de la sucesiva ocupación de las tierras de labor. Es entonces cuando se inicia el proceso de urbanización al otro lado del Guadaira (años '30 hasta '40), con edificaciones entre las que es habitual el tipo de edificación unifamiliar aislada, en contraste con la vivienda urbana.

Otra nueva fase de crecimiento demográfico tuvo lugar en los primeros años de la posguerra (1938-42), que no sólo tuvo que ver con el empleo en el sector aceitunero, sino más bien con la situación precaria que se vivía en pueblos cercanos que se encontraban en dificultades extremas. Entre 1945 y 1956 se acentuó la escasez de viviendas modestas en la localidad, pero hasta entrados los 50 no existió oferta pública de vivienda de protección oficial.

---

<sup>6</sup> Javier Jiménez Rodríguez, "Los siglos XVII al XX", *Alcalá de Guadaira pasado, presente y futuro* (Ayto. Alcalá de Guadaira, 1995): 83-131



#### 4. PATRIMONIO Y PAISAJE

**Imágenes históricas de acceso.** Se encuentra documentación gráfica abundante sobre los paisajes de Alcalá, sobre todo por su prestigio como entorno privilegiado desde los viajeros románticos (ruta Washington Irving de Sevilla a Granada, 1829) y el desarrollo de una escuela pictórica propia en la segunda mitad del s.XIX, denominada Escuela de Alcalá de Guadaíra con Emilio Sánchez Perrier y José Pinelo entre otros. Predominaron los encuadres sobre todo de naturaleza y de riberas fluviales, así como asuntos y escenarios de la vida rural; adquirieron entonces sus riberas y rincones pintorescos prestigio como lugar predilecto de pintores y excursionistas. Destacan en la aproximación a la ciudad desde sus entradas tradicionales el contacto con el río y las vistas del promontorio y el castillo desde el llano. Entre otras cosas, la construcción del ferrocarril Sevilla-Alcalá favoreció el descubrimiento de estos paisajes y su frecuentación por los artistas.<sup>7</sup>



A.15. Vista panorámica de Alcalá y el castillo desde el cerro de San Roque. José Pinelo Llul



A.16. La rivera de Alcalá con el castillo al fondo, Pinelo Llul 1884

---

<sup>7</sup> Zoido Naranjo y Rodríguez Rodríguez, dir., *Catálogo de paisajes de la provincia de Sevilla*

**Vistas urbanas desde el viario exterior. Acceso por carretera antigua<sup>8</sup>.** La A-92 recorre el término de Alcalá de Guadaíra sin permitir observarlo detenidamente, dado el intenso y veloz tráfico que soporta este viario. Para apreciar el término es más recomendable surcarlo en dirección NW-SE, accediendo desde Sevilla por la antigua carretera a Sevilla y desviándose hacia Morón. En dirección NW-SE, al entrar en el término municipal se advierte la descongestión del continuo edificado, pues entre industria pesada e infraestructuras de escala metropolitana aún restan terrenos cultivados en la feraz vega del Guadaíra, que sin alcanzar a configurar un paisaje rural sí consiguen introducir una cesura en la aglomeración urbana circundante, marcando una transición en la corona metropolitana.

La entrada a la ciudad presenta buenas perspectivas en altura sobre el cauce del Guadaíra, destacando las edificaciones industriales y el molino harinero en la ribera fluvial. Los escarpes de la angostura sobre la que se asoma la ciudad, parcialmente visibles desde los accesos a la ciudad por el puente Carlos III y desde Sevilla, incitan al visitante a recorrer el cañón del Guadaíra disfrutando los espacios públicos de la ribera y las espléndidas panorámicas sobre el Castillo y el Arrabal, así como apreciando en detalle los escarpes en las calcarenitas hasta acceder a los eucaliptales de Cerro Villalba y los colindantes, desde donde se percibe la vega fluvial inmediata. Estas son las mejores vistas de Alcalá de Guadaíra, glosadas por los viajeros románticos y en buena medida invariables a lo largo de los siglos, manteniéndose la impronta musulmana.



A.17. Localización territorial del patrimonio. Elementos patrimoniales relacionados con el río.

Fuente: localizador IAPH [http://www.iaph.es/localizador-cartografico-patrimonio-cultural-andalucia/lc\\_busqueda.php](http://www.iaph.es/localizador-cartografico-patrimonio-cultural-andalucia/lc_busqueda.php)

---

<sup>8</sup> PGOU avance, Memoria de información (3 El medio físico, 3.11 Expresión visual del paisaje)

## 5. EXPANSIÓN RECIENTE

**Usos urbanos.**<sup>9</sup> En lo que se refiere al espacio industrial, lo más reseñable no ha sido, dada la enorme oferta acumulada anteriormente, el cambio general en las pautas de localización intrametropolitanas de este suelo, sino sobre todo la recualificación y la progresiva transformación del tipo de actividades localizadas en ellos, que sobre todo en los más centrales y de mejor accesibilidad, han virado claramente hacia la función comercial y la industria escaparate. Es precisamente el conjunto de actividades comerciales y de servicios el que más ha avanzado en el proceso de descentralización, entre otras razones porque sigue las tendencias del espacio residencial al que sirve. Dadas las características del crecimiento metropolitano habido, la tipología dominante en todo caso es el de centro comercial multiuso con acceso orientado al vehículo privado.

**Ámbitos.** Los usos que se implantan<sup>10</sup> en cada sector condicionan la escena:

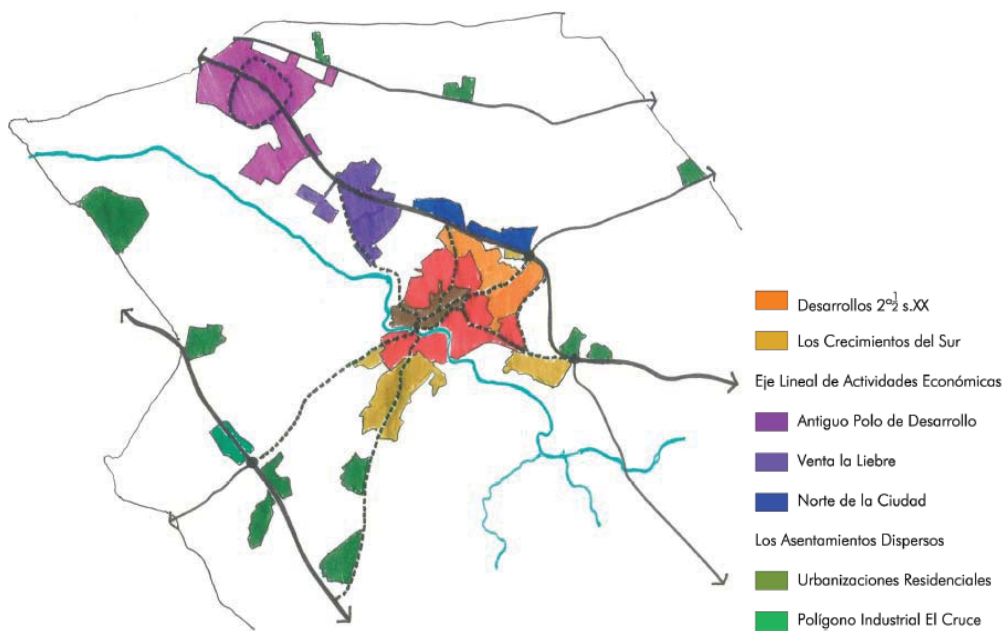
- Antiguo Polo de Desarrollo Industrial. Situado en colindancia con el término municipal de Sevilla, al oeste de Alcalá y con el mayor grado de concentración de actividad económica, este sector se consolida sobre las dos márgenes de la A-92, con las ventajas y desventajas que esta disposición territorial le supone. La constante en estos suelos productivos es la ausencia de un adecuado sistema de espacios libres y equipamientos, la calle se convierte en el único elemento público de relación.
- La Venta de la Liebre. Se identifica, de manera distintiva, el conjunto de industrias de gran envergadura que se concentran en torno a este punto de la autovía, charnela entre los desarrollos industriales del oeste de la A-92 y los que se localizan al norte del núcleo urbano. Se trata de una agrupación de varias empresas que por sus enormes dimensiones y características formales, convierten este punto en un elemento singular de importante presencia territorial, que debe quedar adecuadamente integrado en la trama urbana de Alcalá.
- La zona norte del núcleo urbano de Alcalá. Apoyado en la autovía A-92 y de carácter lineal, en clara búsqueda de la conexión con la zona de la Venta de la Liebre.

---

<sup>9</sup> PGOU avance, Memoria de información (apartado 2.2. Alcalá de Guadaíra como núcleo básico de las actividades productivas del área metropolitana de Sevilla, 2.2.1. El proceso de configuración)

<sup>10</sup> PGOU avance, Memoria de información pgou'09

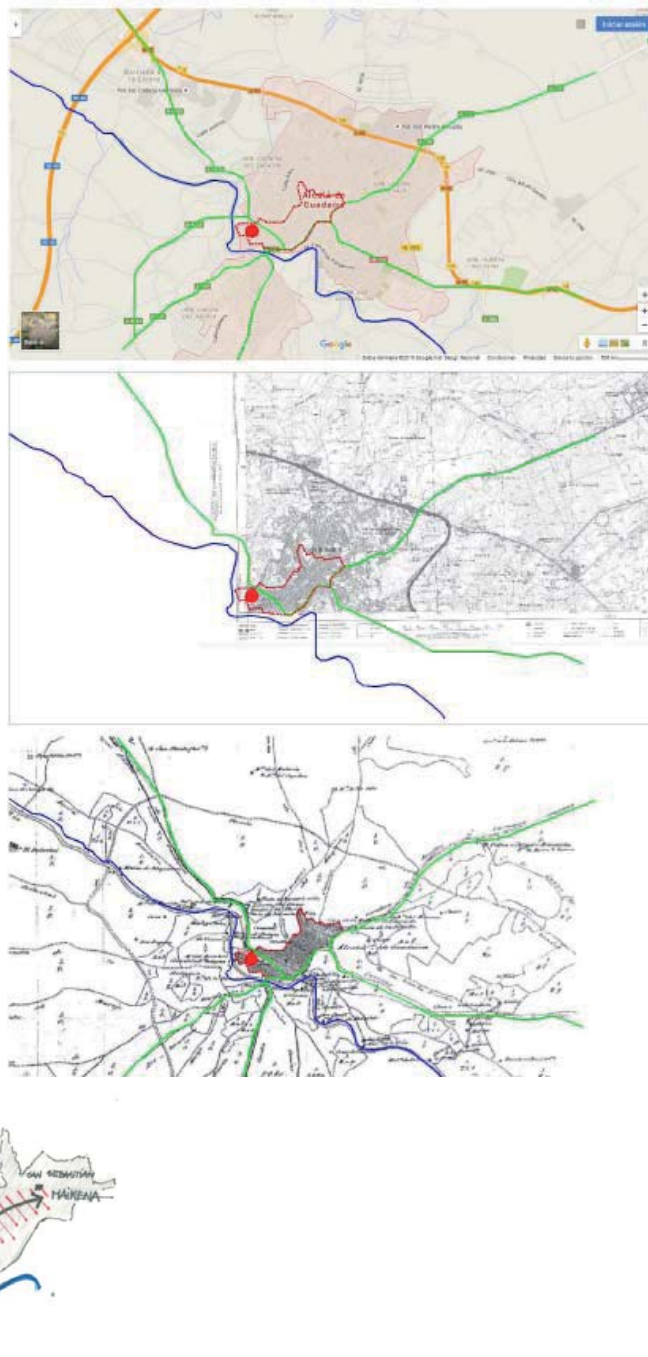
**A-92 hoy** <sup>[11]</sup> Se trata del corredor de comunicación principal del término municipal, que asume, además de su papel de eje de relación interprovincial Sevilla-Málaga, un protagonismo vital en la articulación del territorio alcalaño y en la dotación de la accesibilidad actual al núcleo urbano. Esta arteria de comunicación, con las transformación económica del municipio de la segunda mitad del siglo xx, se convierte en el canal soporte de los accesos a los desarrollos industriales del municipio, transformando su imagen de eje territorial a su paso por Alcalá, para ser la nueva 'fachada urbana' de la ciudad, acogiendo en sus márgenes los nuevos crecimientos previstos, y manifestándose en su sección las nuevas necesidades de accesibilidad demandadas (vías de servicio, pasos a distinto nivel, nudos de acceso) y dificultando, debido precisamente a su carácter de corredor infraestructural, las relaciones transversales entre las dos ciudades de sus márgenes.



A.18. Plano de usos de la edificación existente, memoria de información pgou'09

<sup>11</sup> PGOU avance, Memoria de información

## 6. VIARIO Y ESTRUCTURA URBANA



A.19. Viario principal sobre imagen google maps 2016

A.20. Viario principal sobre cartografía militar 1979

A.21. Viario principal sobre plano del Instituto Geográfico Nacional 1873

A.22. Esquema evolución de la estructura urbana de Alcalá. Fuente: memoria de información pgou'09

**Articulación territorial.** La carretera A-92 permite una lectura diferenciada de las tres unidades de paisaje que atraviesa, y la comprensión de la secuencia. [<sup>12</sup>] El primer tramo de la A-92, de aproximadamente veinte kilómetros de longitud, cruza las terrazas del Guadalquivir y los Alcores, entre Sevilla y Alcalá de Guadaíra. Este tramo ha tenido desde su primera configuración una inequívoca tendencia urbana y una morfología monótona y llana. A partir de ahí se reconoce un segundo tramo de la autovía, hasta Estepa (aprox. 95 km). Recorre un espacio que se caracteriza por su gran homogeneidad y uniformidad paisajística, debido a una intensa y prolongada intervención humana que ha sustituido la originaria diversidad natural; una extensa llanura al principio virtualmente plana y desprovista de vegetación, después ligeramente ondulada y arbolada.

**Antigua carretera Sevilla-Alcalá.** Los Caños de Carmona constituyeron el principal sistema de abastecimiento de agua de la ciudad (de Sevilla) desde mitad del siglo XI, y en paralelo discurría el cordel o vereda de carne de Alcalá de Guadaíra a Sevilla, actualmente convertido en el tramo metropolitano de la A-92. A partir de la Venta de la Liebre, la carretera antigua buscaba el interior del núcleo urbano de Alcalá, dónde conectaba con el antiguo eje radial de Madrid a Cádiz. El recorrido por el interior del recinto urbano alcalaense era tortuoso, debido a la estrechez de algunas de sus calles; con el transcurrir de los años se acentúa la congestión, especialmente para la circulación de autobuses y camiones, lo que lleva en la década de 1950 a realizar un primer anillo de circunvalación, y en la de 1970 a la variante actual, aunque ensanchada, de la autovía A-92.

**Carretera a Málaga.** El proyecto de la carretera de segundo orden de Alcalá de Guadaíra al ferrocarril de Córdoba a Málaga data de 1860. Su trazado copia parte del histórico camino de herradura y ruta postal de Sevilla a los reinos de Málaga y sus costas, Granada, Valencia y Murcia. Es decir, surge para sustituir a un itinerario del correo postal, que no respondía a las necesidades de los flujos del transporte, pero que era necesario potenciar para que estructurase mejor el mercado provincial y regional. La importancia de este camino de Alcalá de Guadaíra al ferrocarril de Córdoba a Málaga se justifica porque comunicaría en su extremo occidental (Alcalá de Guadaíra) con la bifurcación de la carretera de Madrid a Cádiz y la carretera de Alcalá de Guadaíra a Huelva. También conectaría con la vía férrea de Sevilla a Carmona. Las obras del tramo Alcalá-Arahal empiezan 1884.

---

<sup>12</sup> Domínguez Vela, "Carreteras y territorio. Formación de la red provincial de Sevilla (1833-1997)"

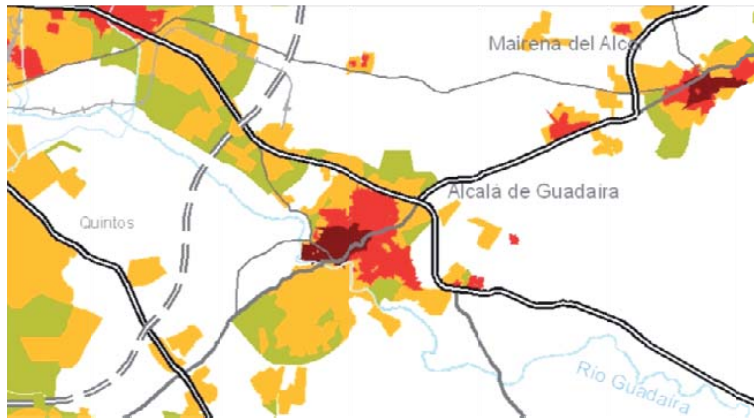




A.23. Contacto viario-ciudad

CONTACTO VIARIO - CIUDAD

	A-92, Kms. 8,00-13,50 (dir.NW-SE)
Datos generales	
Velocidad de circulación	100 km/h (tiempo de paso 3,3 min)
Carriles	3+3, con vías de servicio laterales
Tráfico (IMD)	65.502 (9% vehículos pesados)
Conexiones transversales, pasos	
Observaciones	
Iluminación artificial	Sí
Estado del firme, y otros	Bueno
Visibilidad del núcleo	No hay visión de conjunto
Visibilidad del entorno	Puntual



A.24. Consumo de suelo urbano en el siglo XX, detalle. POT AUS



**Los accesos** a la ciudad han sufrido una fuerte transformación con el trazado de la A-92, se han abierto con ella nuevos puntos de conexión con la trama urbana que se resuelven con eficacia, pero que se alejan de la lógica territorial que tienen los accesos tradicionales.

**Acceso A-92, hoy.** Ni el centro histórico con el castillo ni otros elementos de interés patrimonial son visibles desde esta vía, por la edificación reciente de los bordes, su trazado lejos del centro, y la topografía. Los paisajes industriales de la A-92 se valoran negativamente: falta de carácter, monotonía y escasa calidad de las construcciones, deficiente articulación espacial y visual con los espacios adyacentes, escasa aportación a la configuración de una imagen de calidad en los accesos urbanos, etc. Las entradas al núcleo urbano desde la A-92 se han estandarizado con rotondas, arbolado y elementos que no tienen relación con la identidad urbana o la cultura local.

**Morfología de los bordes.** La A-92 soporta un grado de urbanización continuo desde Sevilla con una sucesión de polígonos industriales (eje lineal de actividades económicas). La carretera alcanza el núcleo urbano principal de Alcalá en su parte norte, donde presenta un frente residencial discontinuo (expansión de los años '70), con algunos bloques a vial, zonas sin colmatar, y zonas de crecimiento reciente con nuevos bloques (nuevo borde urbanizado al oeste) o conjuntos de vivienda adosada (al noreste, en la salida hacia Carmona). Frente a esta fachada más urbana que queda limitada por la A-92 al norte, la urbanización salta la autovía y sigue el desarrollo industrial lineal sobre la carretera, con comercio-escaparate.

La edificación de los bordes se interrumpe cuando la autovía alcanza el cruce con la carretera C-342 que recorre los Alcores hasta Carmona, punto a partir del que la autovía empieza a bajar hacia la campiña. El paisaje desde este punto se conserva rural, ya que la edificación residencial del núcleo urbano ha quedado confinada dentro de un primer trazado de la carretera, la antigua carretera de Málaga, del que el trazado actual actúa como variante exterior; entre estos dos límites ha quedado una importante franja de terreno sin edificar (aunque desde el pgou vigente ya está prevista su urbanización)

## 7. PLANEAMIENTO Y PAISAJE

**Infraestructuras previstas.** En relación a la A-92, se proponen dos nuevas vías paralelas: una variante al norte para desviar el tráfico de paso, y otro acceso Sevilla-Alcalá paralelo al río, que recorra las traseras de las instalaciones industriales (corredor del Guadaira, nueva fachada urbana y límite del parque metropolitano). Con estas intervenciones se pretende que el trazado actual A-92 quede como acceso exclusivo para los polígonos, y pueda tomar un carácter más urbano. Se potenciarán las conexiones transversales, lo que servirá para recualificación tejidos colindantes y posibilitar desarrollos al norte

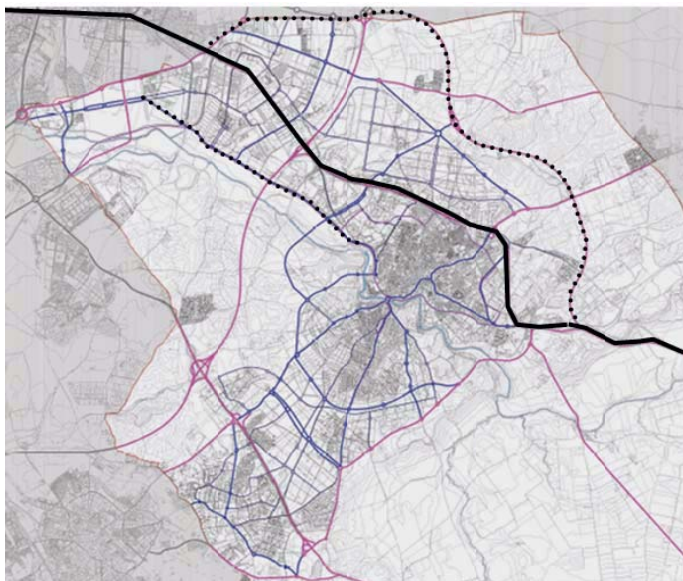
Corredor urbano del Guadaira. Discurre paralelo al cauce del Guadaira, configurando el borde meridional del corredor industrial. Optimizará las relaciones del núcleo principal y el parque tecnológico propuesto en el límite con el término municipal de Sevilla, y dotará de una correcta accesibilidad al Parque del Guadaira

**Edificaciones previstas.** Ocupación relacionada A-92: Se colmata edificación trazado actual A-92. Al norte, hasta viario intermedio (la nueva variante queda exenta), al sur hasta el corredor del Guadaira, límite con el parque metropolitano. También se colmatan los espacios vacantes.

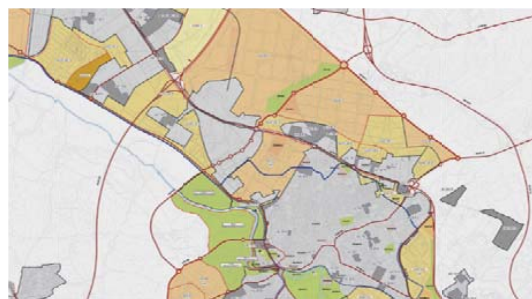
**Actuaciones destacadas.** Nuevo terciario: parque tecnológico junto Universidad Pablo Olavide, parque logístico junto SE-40, parque metropolitano del Guadaira. Residencial: dos reservas de suelo residencial importantes, en terrenos vacantes con acceso desde A-92. En los dos casos hay previstos equipamientos de rango metropolitano



A.25. Imagen aérea del núcleo urbano, desde el oeste. En primer plano polígonos sobre la A-92, a la derecha el río y el parque metropolitano



A.26. Infraestructuras previstas. En relación A-92, desdoble al norte y corredor del Guadaira al sur

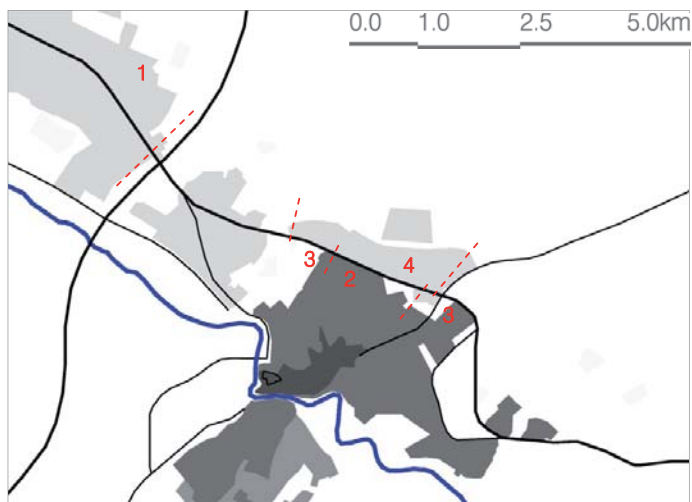


A.27.1. Espacios libres: verde oscuro parque metropolitano, verde claro los parques urbanos

A.27.2. Equipamientos: sistemas generales/locales

A.27.3. Suelo urbano y urbanizable

## 8. CARACTERIZACIÓN VISUAL



### 8.1. TEJIDOS, TRAMOS

1. Polígonos industriales
2. Vivienda social
  - Plurifamiliar o adosada
3. Vivienda reciente
  - Plurifamiliar o adosada
4. Comercio – escaparate

<b>Residencial</b>	
	UAH 16 asentamiento <u>hco.</u>
	UAH 17 ensanche urbano
	UAH 18 unifamiliar aislada
<b>Industrial</b>	
	UAH 20 polígonos <u>ind.</u>
	UAH 21 diseminado <u>agroind.</u>

El suelo industrial se ha desarrollado desde las zonas más próximas a Sevilla, hacia el núcleo urbano de Alcalá, con tejido industrial homogéneo por fragmentos (polígonos). La zona industrial colindante con el núcleo está en reconversión, implantando comercio.

El núcleo urbano creció hasta la autovía en los 70, con vivienda de promoción pública, sobre ordenación que no responde a las situaciones de contorno. Se están colmatando los espacios vacantes.



A.28. Entrada al núcleo urbano / Autovía como borde de tejido residencial, y oportunidad de suelo industrial / Fachada industrial frente a fachada residencial / Industria-escaparate / Tejido industrial, polígonos y naves





## 8.2. HITOS

- 1. Instalaciones relacionadas con la producción y el abastecimiento
  - Industria pesada
  - Infraestructuras urbanas
- 2. Relacionados con la carretera
  - Nudos, cruces, pasos
  - Intercambiadores
  - Gasolineras
- 3. Equipamientos urbanos
  - Comercio y ocio
  - Publicidad
  - Cementerio

Industria pesada. La imagen es muy potente, funcionan como hitos en el continuo edificado; barrios de autoconstrucción anexos. También destacan las infraestructuras asociadas (subestaciones eléctricas, cableado aéreo, antenas)

Aprovechando la cercanía al núcleo urbano, recientemente se han puesto en carga suelos que quedaban vacantes. Con grandes superficies comerciales y de ocio, de escala supra-municipal



A.29. Contacto urbano – entorno en nudo de comunicaciones significativo / Industria pesada / Infraestructuras de telecomunicaciones / Cruces



### 8.3. VACÍOS

- Vacíos asociados a las infraestructuras
  - Aparcamientos
  - Parques urbanos
  - Parques periurbanos
- Actividades extractivas suelo
- Suelos en expectativa
  - Huertos

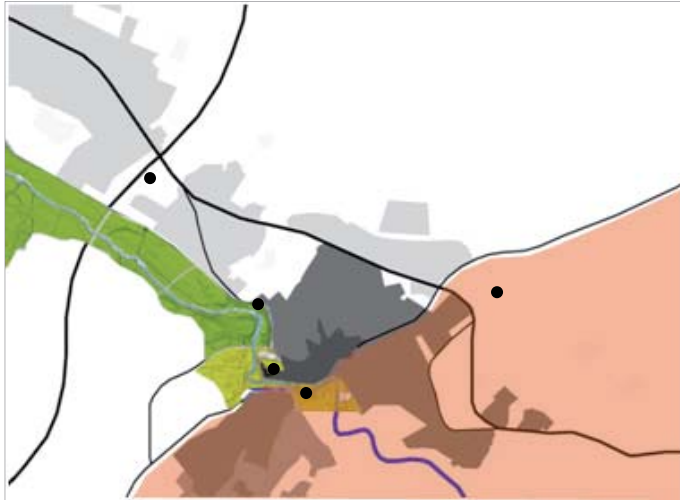
La edificación está colmatada desde Sevilla por el corredor industrial. No se tiene contacto visual con el parque periurbano que acompaña al río, que queda en las traseras.

Vacíos asociados a infraestructuras SE-40, en expectativa para nueva línea de metro, en zona tránsito industria pesada (edificación singular)

Quedan bolsas de suelo vacante hasta alcanzar la autovía, que el planeamiento considera urbanizable.



A.30. Fin corredor industrial en cruce carretera a Carmona – entorno / Suelos vacantes asociados infraestructuras SE-40 / Suelos vacantes por extracción / Bordes urbanos sin fachada



#### 8.4. ENTORNO

##### Protección PGOU

- Paisaje singular – ribera del Guadaira y arroyos
- Jardines y espacios naturales, parques

##### Catálogo paisajes Sevilla

- Aglomeración metropolitana
- Alcores y vega de Carmona

##### Elementos patrimoniales

No hay sensación de contacto con el entorno, las fachadas de los polígonos hacen un efecto 'túnel'. Pero quedan algunos puntos en los que se consigue una gran profundidad de campo y contacto visual con un entorno natural de interés que está siendo puesto en valor, el parque periurbano. Estos vacíos coinciden con cruces de infraestructuras, espacios que quedaron a la espera y que ahora tienen un gran potencial visual.



A.31. Vacíos, campo de visión se amplía, contacto visual con el entorno / Colonización de los vacíos / Parque periurbano inmediato / Suelos vacantes por actividades de extracción / Fin tramo corredor industrial



## 9. ZONAS DE OPORTUNIDAD



Diagnóstico: Encontramos las zonas de oportunidad asociadas a las infraestructuras (zonas de protección) y a la industria pesada (condiciones de implantación, edificios singulares). Los pasos por encima de la carretera son una posibilidad de contacto con el territorio a potenciar (pasos de vehículos y peatones); conectar las dos fachadas a la autovía

Estrategia: proteger los puntos de contacto visual con el entorno, favorecer la permeabilidad.

Zona de oportunidad 01, puntos de discontinuidad

- Límites: profundidad visual, construcciones dispersas en lateral
- Valores: conexión SE-40, contacto visual entorno, descongestión, referentes

Zona de oportunidad 02, conexión transversal

- Límites: ambas fachadas construidas de forma discontinua, referentes visuales
- Valores: zona actividad, altura permite perspectiva sobre el territorio

Zona de oportunidad 03, puerta al territorio

- Límites: final del corredor industrial (punto bien definido)
- Valores: identificación de la línea de borde construida, posibilidad zonas de transición



Zona de oportunidad 01 – puntos de discontinuidad



Zona de oportunidad 02 – conexión transversal



Zona de oportunidad 03 – puerta al territorio



U.1. Lucena. Fuente web oficial de turismo de Andalucía <http://www.andalucia.org/es/>

# LUCENA



U.2. Situación de Lucena en el valle del Guadalquivir

**DATOS GENERALES.**<sup>1</sup> El municipio de Lucena se localiza en el extremo meridional de la provincia de Córdoba, a 72 kilómetros de la capital, al borde de las Sierras Subbéticas. Geográficamente se enmarca en la unidad de la Campiña. Su posición estratégica entre las comarcas de la Campiña Alta y la Subbética, y el ser cruce de caminos ha sido fundamental para la ocupación que la ciudad ha experimentado a lo largo del tiempo.

**Tipo de emplazamiento:** ciudad – encrucijada<sup>2</sup>, en cruce de caminos

Lucena tiene una dinámica socioeconómica que la convierte en una de las ciudades más importantes de la provincia: es la segunda en población después de la capital provincial, y además está en crecimiento desde la década de los 70. Por sectores, la actividad productiva muestra un equilibrio entre agrario, industrial y servicios, si bien la importancia de la actividad industrial es sensiblemente mayor.

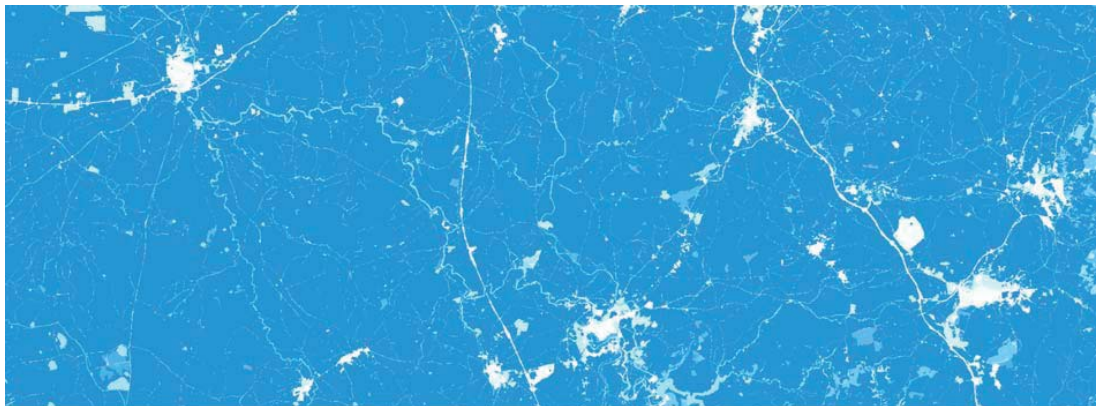
Desde el punto de vista físico, se aprecia una dualidad entre la zona noroeste, con una topografía suavemente ondulada, y la parte Sur y Este del término, con pendientes más acusadas por la proximidad de las Sierras Subbéticas. El terreno está recubierto mayoritariamente por cultivos de olivar, que suponen más del 80% de la superficie labrada.

---

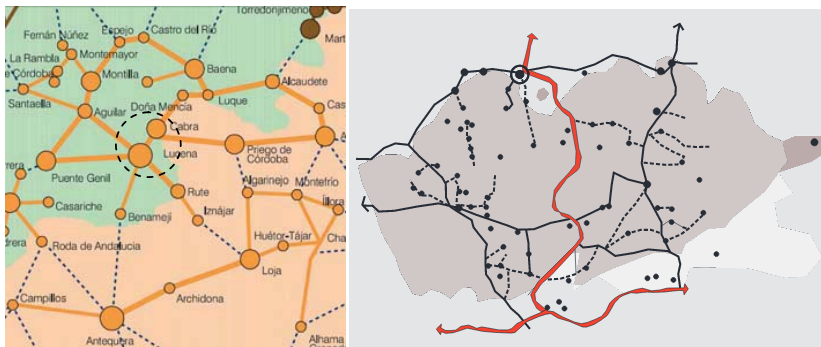
<sup>1</sup> Ayuntamiento de Lucena, *PGOU texto refundido 2001*, Estudio de Impacto Ambiental, IV Estudio y análisis ambiental del territorio afectado

<sup>2</sup> Puede definirse evolución urbana de Lucena: de ciudad–encrucijada a ciudad–autovía.

En Campos Sánchez, Sergio, y Fco. Javier Abarca Álvarez, “Emplazamiento y localización en el origen y desarrollo de la forma urbana de las ciudades medias andaluzas de interior”, *Cuadernos Geográficos*, nº52(1) (2013): 288-317



U.3. Relación entre edificación y territorio, entorno de Lucena



U.4. Red ciudades medias POTA, detalle Lucena

U.5. Esquema articulación territorial Demarcación paisajística 20 Los Montes - Subbética



U.6. Desplazamientos internos ámbito POT-Sur de Córdoba

		1900		1970		2001	
<b>Lucena</b>		<b>21.294</b>	<b>100</b>	<b>27.978</b>	<b>100</b>	<b>37.028</b>	<b>100</b>
Puente Genil	29km	12.959	60	26.701	95	28.004	75
Aguilar	25km	13.311	62	13.828	49	13.421	36
<b>Cabra</b>	<b>14km</b>	<b>12.308</b>	<b>58</b>	<b>20.722</b>	<b>74</b>	<b>20.598</b>	<b>55</b>
Priego	36km	16.745	78	21.541	77	22.378	60
Rute	14km	11.110	52	11.385	41	10.012	27
Benamejí	25km	4.628	22	4.609	16	4.914	13

U.7. Peso relativo de ciudades dentro de red, evolución. Elaboración propia a partir datos INE

Primero, distancia a la cabecera (Lucena) en km. Para cada escenario, población total de cada localidad y relación con población de Lucena (que se considera referente, 100%)

En las últimas décadas (1970-2001) se ha polarizado el crecimiento en Lucena, que amplía su diferencia con respecto a las ciudades de su área de influencia inmediata



## 1. ESTRUCTURA TERRITORIAL

**Asentamientos.**<sup>3</sup> El Sur de Córdoba no constituye un sistema de ciudades integrado, sino un conjunto de subsistemas conformados en torno a unos centros cabeceras muy equilibrados entre sí que articulan este territorio. El desarrollo histórico de los sistemas productivos, la disposición del viario y las propias características del medio físico han contribuido a esta situación. El ámbito aparece como un territorio muy cohesionado en torno a varios centros cabeceras, que centralizan las dotaciones y generan empleo para otros municipios del ámbito. En la zona central del ámbito se conforma uno de estos subsistemas urbanos, con dos cabeceras en Cabra y Lucena<sup>4</sup>. Las relaciones por motivo trabajo entre estos dos núcleos son muy acusadas en ambos sentidos y la proximidad entre los mismos posibilita unas claras relaciones funcionales por motivo de ocio y adquisición de bienes y servicios. En torno a esta doble cabecera se articula un conjunto de núcleos dependientes en mayor o menor medida de cada uno de ellos.

Lucena está en la zona de contacto de la demarcación paisajística de Los Montes – Subbética, que presenta una red relativamente tupida de asentamientos pequeños principalmente, con las demarcaciones de las Campiñas de Sevilla y Córdoba, que tienen la población más polarizada en núcleos grandes y más distanciados, con grandes términos municipales.

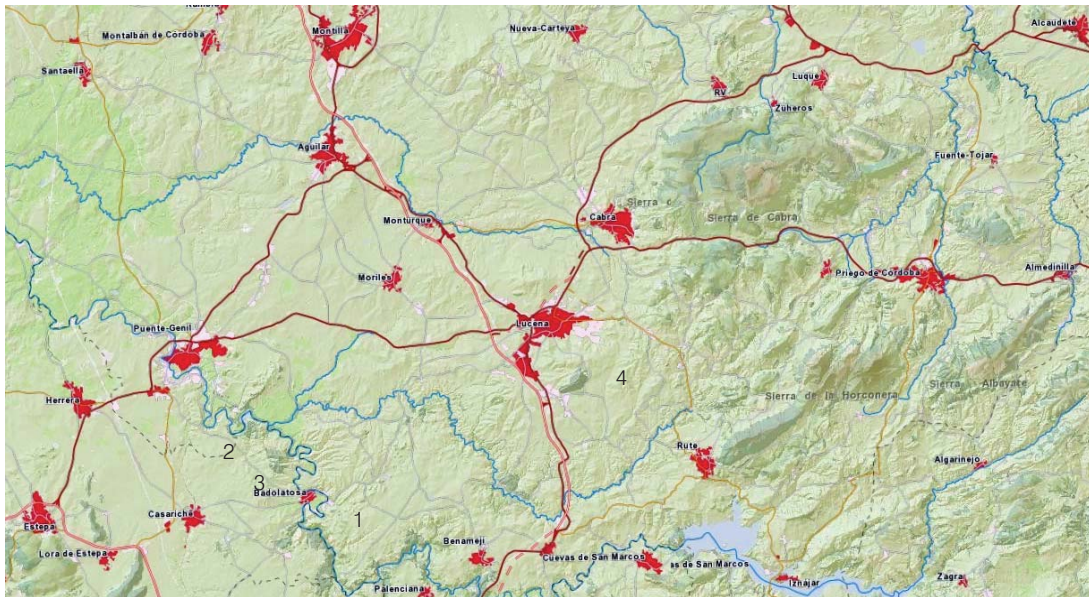
**Red de ciudades medias, cabecera.** Lucena<sup>5</sup> pertenece al sistema de ciudades medias del sur de la provincia de Córdoba y de la subbética, y es claramente un foco natural de crecimiento: segundo municipio más dinámico e importante después de la capital, ciudad media centro de primer orden de la comarca sur de la provincia, y puerta de la región subbética. Centro que aglutina gran parte del sector industrial y de servicios del área, y que cuenta con un potencial capaz de mantener un desarrollo equilibrado basado en actividades primarias, secundarias y terciarias. Es la primera de las ciudades medias de la provincia, con un potencial de crecimiento de los más altos de la comunidad andaluza.

---

<sup>3</sup> Junta de Andalucía. *Plan de Ordenación del Territorio del Sur de Córdoba*, Decreto 3/2012, de 10 de enero

<sup>4</sup> Lucena funciona como cabecera de sistema de ciudades intermedio (distancia a Córdoba 72km)

<sup>5</sup> *PGOU texto refundido 2001*, Memoria justificativa, capítulo 7 objetivos estratégicos del Plan



U.8. Mapa topográfico base, Junta de Andalucía. <http://laboratoriorediam.cica.es/VisorGenerico/>  
 Espacios naturales de interés: Embalse de Malpasillo\* 512 ha (1) / Laguna Amarga\* (2) 263 ha / Laguna de los Jarales\* (3) 122 ha / Sierra de Aras (4) / Parque natural sierras subbéticas (5)  
 Nota \*. Espacios protegidos: Paraje Natural, ZEPA (zonas de especial protección para las aves), LIC (lugares de interés comunitario, fase inicial de las ZEC zonas de especial conservación) y Ramsar



U.9. Mapa de los paisajes de Andalucía. Fuente: Atlas de Andalucía. Cartografía ambiental. Sevilla 2005

Categorías de paisaje	Áreas paisajísticas	Ámbitos paisajísticos
Campiñas	C4 campiñas alomadas, acolinadas y sobre cerros	campiñas altas
Y próximo (al este): serranías	S2 serranías de montaña media	y sierras de Cabra - Albayate
Predominio de: Construcciones y espacios muy alterados: urbano y periurbano Geoformas: -- / en la sierra: roquedal Aprovechamientos agrícolas: olivar – viñedo (discontinuo al este del núcleo urbano) - tierra calma o de labor (en los bordes urbanos) / en la sierra: breñal arbolado		



## 2. CONTEXTO NATURAL, AMBIENTAL Y PAISAJÍSTICO

**Entorno.** Lucena se encuadra en el ámbito geográfico de la campiña cordobesa<sup>6</sup>. Los dos elementos que definen este singular paisaje agrario son el relieve y el aprovechamiento agrícola; el primero se caracteriza por una topografía ondulada, sucesión de amplias lomas y suaves valles; la influencia subbética se deja sentir por su parte en el mayor vigor del relieve, con presencia de cerros en el sector suroccidental. Respecto al recubrimiento del terreno existe una hegemonía absoluta de los cultivos, tierra calma y olivar, sobre todo este último. Los lugares con vegetación natural tienen una presencia casi anecdótica, si bien constituyen puntos de atracción visual debido a su localización en la cima de los cerros -que les confiere una alta accesibilidad visual-. Además son, junto con los cursos fluviales y las lagunas, los enclaves más interesantes.

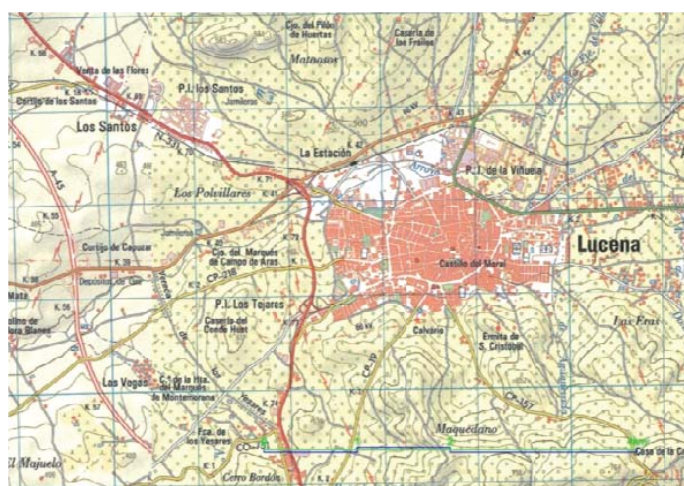
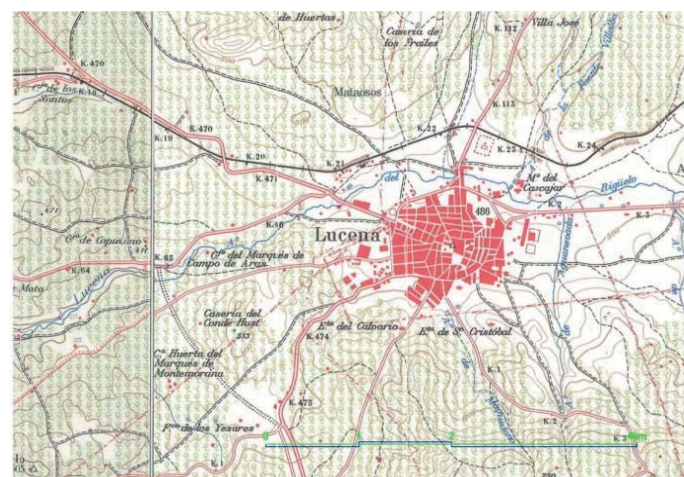
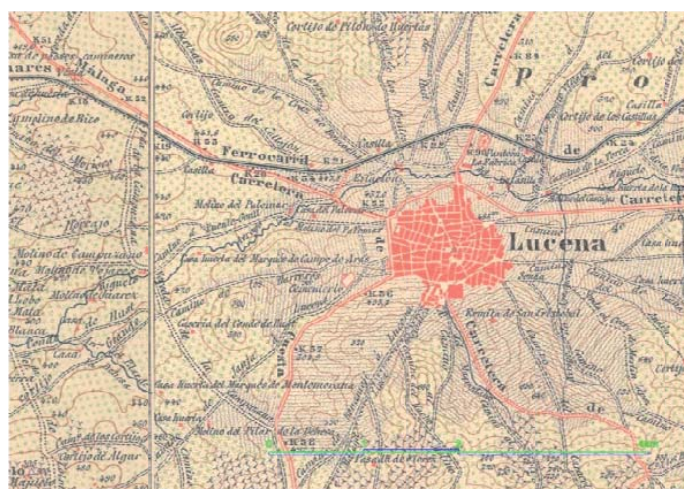
**Formas relevantes, color y textura<sup>7</sup>.** Desde el punto de vista de los elementos visuales básicos, ausencia de formas relevantes como consecuencia de la uniformidad y suavidad topográfica; el volumen más sobresaliente claramente individualizado es el Cerro del Santuario de la Virgen. Las atractivas siluetas de las Sierras Subbéticas que se divisan constituyen el horizonte escénico.

El *color* se define en este caso por su vinculación a la actividad agrícola; en general se caracteriza por su escasa diversidad y contraste como consecuencia de grandes superficies cromáticas homogéneas. La *línea* dominante es la del horizonte, que salvo en dirección a las sierras subbéticas es imprecisa y tiene poca fuerza. Pero sin duda, las líneas más llamativas como consecuencia de su regularidad, contraste cromático y enorme extensión superficial son las de las plantaciones de olivar. La *textura* está también directamente relacionada con los cultivos: los olivares crean una textura de grano medio; no existe apenas contraste interno, y la disposición de los elementos que configuran la imagen es regular y ordenada en hileras en el caso del olivar. Se trata de un paisaje intervenido puramente antrópico.

---

<sup>6</sup> PGOU texto refundido 2001, Estudio de Impacto Ambiental, IV Estudio y análisis ambiental del territorio afectado

<sup>7</sup> *Ibíd.*



U.10. Serie de planos del Instituto Geográfico y Estadístico, hoja 989: Fechas: 1909, 1970, y 2005. Fuente: IGN

### 3. FORMACIÓN Y EVOLUCIÓN DEL NÚCLEO URBANO

Lucena responde al tipo de ciudad de llanura, cuyo origen se debe a la riqueza agrícola de la zona y al comercio de los productos derivados de ésta. El núcleo urbano se asienta en una suave ladera orientada hacia el norte, en la zona más alta del Valle del Arroyo del Rigüelo.<sup>8</sup>

La ciudad se defendía de posibles ataques por un cinturón de murallas que, pasado el tiempo, llegó a desbordarse originándose un ensanche. Se procedió al derribo de la cerca al perder ésta su carácter protector y fiscal.

**Etapas Hispanomusulmana.** Siglos IX al XIII. Etapa de formación del núcleo urbano, que se va conformando en una pequeña medina y un gran arrabal que la envuelve por el oriente. La medina, protegida por un recinto amurallado y reforzada a intervalos por una serie de torres, comprendía el ámbito que actualmente ocupa el centro (Plaza Nueva, la edificación del Castillo, Iglesia de San Mateo, y Ayuntamiento, y calles aledañas). El extenso arrabal, sin cerca, se desarrollaba en sentido Noreste-Suroeste.

**Etapas Bajo Medieval.** Siglos XIV y comienzos del XVI. Tras una época 'oscura' en la que Lucena se ve mermada como consecuencia de ser frontera con el Reino de Granada, se inicia con la toma de Granada en 1492 el proceso de poblamiento del territorio. Se van a producir tímidas intervenciones que modifican la estructura urbana tanto de la villa como del antiguo arrabal, que crecerá hasta envolverla totalmente. Varias actuaciones regularizan el trazado.



U.11. Lucena. Viaje de Cosme de Médicis por España y Portugal (1668-1669), lámina 37. Edición por Ángel Sánchez Rivero y Ángela Mariutti de Sánchez Rivero, 1933. Fuente: biblioteca nacional digital de Portugal (purl.pt)

---

<sup>8</sup> PGOU texto refundido 2001, edificios protegidos, memoria justificativa

**Etapla moderna.** Siglos XVI al XVIII. El siglo XVI supone una etapa de desarrollo del casco urbano hasta casi alcanzar su superficie actual. Se expande hacia el oeste con una trama muy regular y simple, cuya base está en el urbanismo medieval cristiano. Por otra parte, se van a llevar a cabo una serie de grandes actuaciones que se concretan fundamentalmente en la villa como son el ensanche de calles o la conformación de plazas. En el siglo XVIII, Lucena es el centro de una gran actividad edificatoria que la convierte en uno de los puntos más atractivos para el estudio del barroco andaluz. Si la ciudad de Lucena de principios del siglo XVI estaba formada por la villa - La antigua medina - y un extenso arrabal, a lo largo de ese siglo se empieza a ampliar, configurándose la estructura urbana del actual casco histórico de Lucena sin grandes transformaciones sustanciales de su trazado en los siglos posteriores.

Las vías principales de la ciudad en esta época estaban formadas por una serie de ejes. Al occidente, dos anchas calles en sentido oeste-este, que corresponden a las actuales calles San Pedro y el Peso que partían del Coso y de la puerta Nueva, respectivamente. La primera, quizás más importante, en la que se ubicaban diversos edificios religiosos y civiles. Por el Este, salían de la villa, otros ejes como el formado por las calles Veracruz-Peñuelas y el de Flores de Negrón-Santiago, siendo el segundo bastante importante en el siglo XVI y XVII, decayendo posteriormente.

**Etapla contemporánea.** Siglos XIX y XX.<sup>9</sup> Lucena mantiene la agricultura y crea una variada industria que posibilita el aumento demográfico. La ciudad queda totalmente enmarcada por una ronda entre finales siglo XIX y principios del XX, ocupándose progresivamente el extrarradio a partir de mediados del XX con la trama característica rectilínea de ensanche.

Al oeste se asientan una variada serie de tipomorfologías residenciales e industria a partir de la travesía de la CN-331. El sur-oeste se ocupa con implantaciones coloniales de posguerra y reciente viviendas adosadas. Al sudoeste se completan los arrabales históricos de la Calzada, Carmen y Rute con actuaciones de viviendas adosadas. Al Oeste se ubicarán los grandes recintos deportivos y escolares y al Norte con la delimitación del arroyo de Rigüelo y paralela a la Ctra. de Rute se implantará la nueva zona industrial.

---

<sup>9</sup> PGOU texto refundido 2001, edificios protegidos, memoria justificativa



#### 4. PATRIMONIO Y PAISAJE



U.12. Imagen aérea del centro histórico. Fuente <http://sevilla.abc.es/fotonoticias>

##### PATRIMONIO EDIFICADO

BICS inscritos: 6 (5 caracterización arquitectónica, y 1 arqueológica). BICs incoados: --

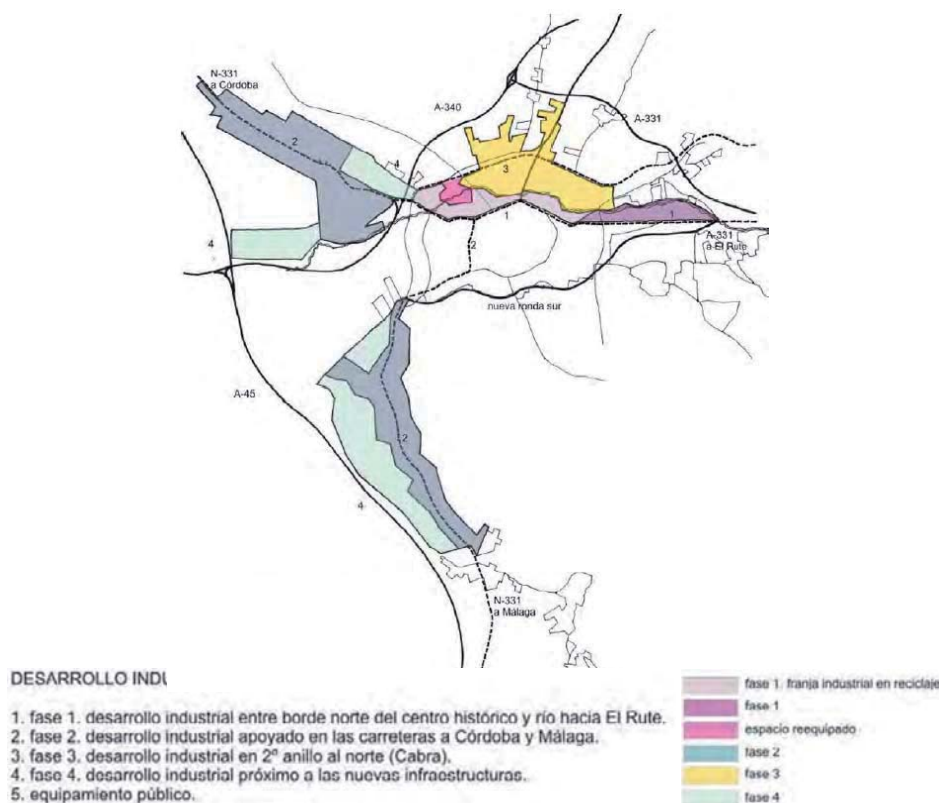
Patrimonio inmueble, elementos registrados: 52

PGOU. Protección integral 25 edificios, global: 34

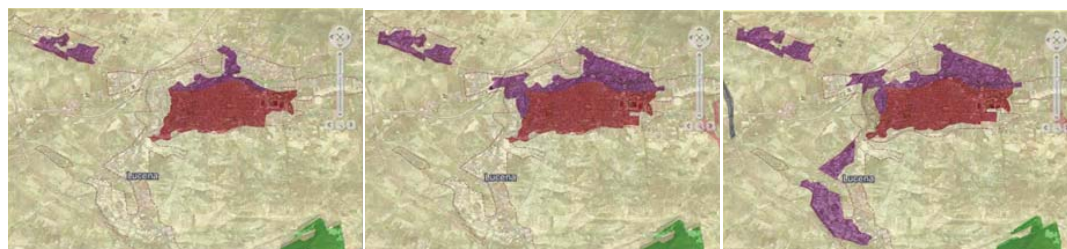
Distribución (localizador IAPH). Elementos de interés concentrados en el centro histórico (núcleo urbano compacto), excepto santuario Ntra.Sra. Araceli, en sierra de Aras



U.13. Localización territorial del patrimonio. Fuente: localizador IAPH [http://www.iaph.es/localizador-cartografico-patrimonio-cultural-andalucia/lc\\_busqueda.php](http://www.iaph.es/localizador-cartografico-patrimonio-cultural-andalucia/lc_busqueda.php)



U.14. Desarrollo últimos crecimientos urbanos e infraestructuras. Fuente: Campos Sánchez y Abarca Álvarez a partir documentación PGOU, "Emplazamiento y localización en el origen y desarrollo de la forma urbana de las ciudades medias andaluzas de interior"



	1990	2000	2006
Superficies artificiales, total (Ha)	668.130,47	893.435,84	1.014.696,96
Tejido urbano continuo	252.753,75 (ref.)	278.394,60 (+10%)	292.435,66 (+15%)
Tejido urbano discontinuo			
Zonas industriales o comerciales	76.500,94 (ref.)	126.331,82 (+65%)	146.319,30 (+91%)
Zonas en construcción		13.758,91	33.484,99
Población	32.173 (ref.)	37.028 (+15%)	42.355 (+31%)
Suelo industr. o comerc./ hab.	2,38 m2/hab	3,41 m2/hab	3,45 m2/hab

U.15. Suelos artificiales, evolución 1990-2006

Fuente: Portal Ministerio de Fomento, Sistema de Información Urbana SIU, ocupación del suelo Corine Land Cover

<http://visorsiu.fomento.es/siu/PortalSiu.html#app=54b0&db9-selectedIndex=4&388e-selectedIndex=0&4676-selectedIndex=0&f780-selectedIndex=0&4f42-selectedIndex=0&1f63-selectedIndex=0>

## 5. EXPANSIÓN RECIENTE

**Núcleo urbano**<sup>1</sup>. Su casco urbano está claramente delimitado por las rondas. Su interior, con una trama poco diferenciada, se organiza en torno al Coso (Plaza de España), de cuyo núcleo parte un viario radial, y alrededor del cual existe un viario más o menos concéntrico, que va conectando los ejes radiales. Desde el punto de vista de la estructura urbana se pueden distinguir en el núcleo de Lucena tres zonas claramente diferenciadas; El casco, delimitado por las Rondas, su interior ha venido absorbiendo el lento crecimiento de la ciudad a lo largo de su historia. La zona de ensanche constituida por la parte de la ciudad que queda al otro lado del anillo de circunvalación que rodea el casco, donde junto a urbanizaciones de reciente construcción están los arrabales de la ciudad. La zona industrial está situada en el sector norte de la ciudad, desde la Ronda de San Francisco y Carretera de Loja, hasta el límite de red ferroviaria.

**Viario interior.** Una estructura radiocéntrica organiza el tráfico a partir de una ronda de circunvalación perimetral al centro histórico, bien dimensionada y que permite absorber el tráfico exterior. Debe soportar grandes intensidades de tráfico al absorber la circulación de vehículos pesados y ligeros por encontrarse al pie de varios polígonos industriales.<sup>2</sup>

**Bordes.** Amplio casco [todavía compacto] limitado al norte por trazado ferrocarril y al sur por topografía –santuario virgen–; expansión del núcleo al oeste también limitada, por carretera nacional [se hacen rondas previas]. Desarrollos recientes apoyados en carreteras y caminos, fundamentalmente hacia oeste, norte y este.

**Crecimientos industriales**<sup>3</sup>. El sector industrial se configura estructurado conforme a un cordón constituido por el tramo norte de las carreteras N-331 y C-338 y la autovía Córdoba-Málaga, actualmente elementos fundamentales en la estructura general del territorio como principales viarios de comunicación supramunicipal. El Plan propone la configuración de viales de servicio, de forma que no interceda el tráfico industrial con el comarcal.

---

<sup>1</sup> IAPH Base de datos del patrimonio cultural, centro histórico Lucena

<sup>2</sup> *Segundo Plan Estratégico de Lucena. Agenda estratégica integrada de desarrollo urbano sostenible (2015-2025)*

<sup>3</sup> *PGOU texto refundido 2001*, memoria justificativa, cap. 9 la propuesta de estructura general y orgánica del territorio





U.16. Industria escaparate en accesos (1) / instalaciones industriales aisladas (2) / grandes superficies cerca núcleo urbano (3) / últimos desarrollos residenciales con tipologías y estética comercial (4) / borde, contacto inmediato con el suelo productivo (5)

Dentro de la red de comunicaciones destaca la carretera N-331 Córdoba-Málaga (y su variante A-45), seguida de los ejes a Estepa y a Cabra y Priego; también de primera orden la reciente autovía del olivar A-318. Además existe una tupida red de carreteras de orden menor que hacen accesible todo el territorio. La importancia estratégica de las vías de comunicación, unido a la elevada permeabilidad del territorio ha favorecido el poblamiento rural tanto en diseminados como disperso, así como el surgimiento de numerosos desarrollos urbanos en suelo no urbanizable, ya sea de tipo industrial o residencial.

#### CONTACTO VIARIO - CIUDAD

	N-331, Kms. xx-xx (dir.N-S)	A-318, Kms. Xx-xx (dir.SO-NE)
Datos generales		
Velocidad de circulación	70 km/h, con reducciones en polígonos y enlaces urbanos	120 km/h
Carriles	1+1, con vía de servicio polígonos laterales 2+2 en tramo circunvalación urbana	2+2
Tráfico (IMD)		
Conexiones transversales, pasos	Rotondas, semáforos -travesía	--
Observaciones		
Iluminación artificial	Sí (polígonos)	Sí, en circunvalación urbana
Estado del firme, y otros		
Visibilidad del núcleo	En zona de contacto	Imagen de conjunto
Visibilidad del entorno	Parcial, discontinua	Buena, salvo tramos con terraplén

## 6. VIARIO Y ESTRUCTURA URBANA

**Conexión exterior.** Carreteras y vías de circunvalación, los dos ejes fundamentales:

- Eje Norte-Sur; la actual carretera N-331 Córdoba-Málaga (hoy travesía, desdoblada A-45). Se han asentado en esta fachada las instalaciones productivas, aunque en ningún caso lo hayan sido con procesos de planeamiento urbanístico previo.
- Eje Oeste-este, autovía del olivar A-318 (Puente Genil-Lucena-Cabra). Desdobra carreteras que siguen teniendo un papel fundamental en la articulación del núcleo urbano, siguiendo la traza de las antiguas carreteras a Puente Genil y a Cabra y en las que con menor intensidad que en el eje N-S se han iniciado y consolidado procesos de asentamientos industriales más o menos dispersos. Los dos ejes confluyen en un nudo de circulación que resuelve las posibles combinaciones entre ambas vías así como la posibilidad de acceder al núcleo urbano.

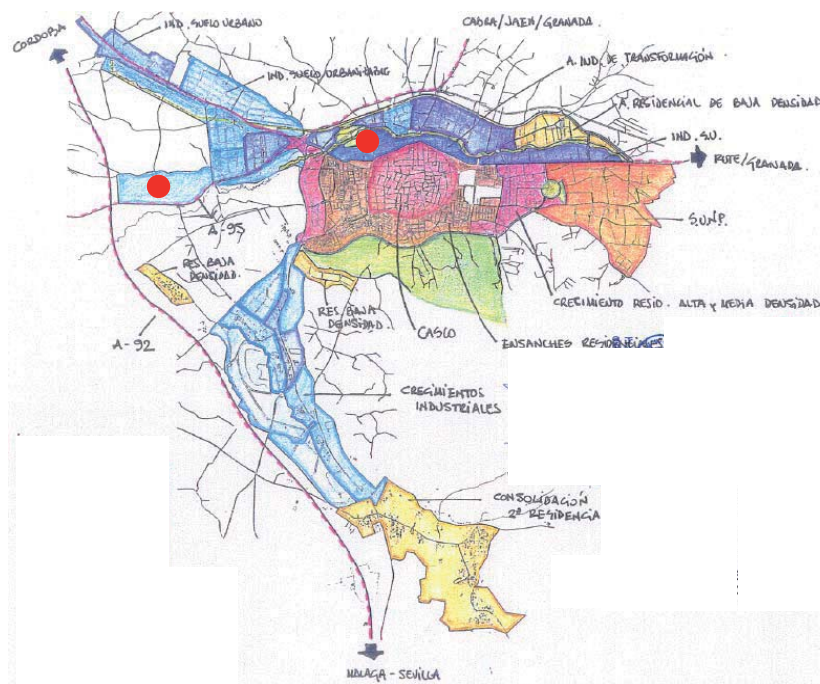
**El suelo industrial**<sup>10</sup>. Comprende la pequeña y mediana industria de carácter comercial (industria escaparate) con ocupación exenta o mediante naves adosadas en una parcela irregular. Se implanta en una gran extensión que comprende el sector de ensanche Norte del núcleo y alrededor de los tramos viarios principales de acceso al núcleo, Ctra. N-331 y C-328. La aparición de este tipo de industria responde al auge económico de los últimos decenios que ha supuesto una arbitraria y desordenada implantación sin el desarrollo de un planeamiento previo.

Visibilidad del núcleo. El tejido industrial-terciario acompaña a la principal vía de acceso N-331 –sin continuidad, de forma no homogénea-, pero no llega a tocar el núcleo residencial. No se pierde imagen compacta del núcleo y crecimientos dispersos.

Visibilidad del entorno. Apantallamientos puntuales por industria escaparate, pero sin efecto túnel: se pierde el contacto con el entorno solo en zonas muy concretas. La topografía suave también ayuda, se tiene perspectiva sobre el territorio.

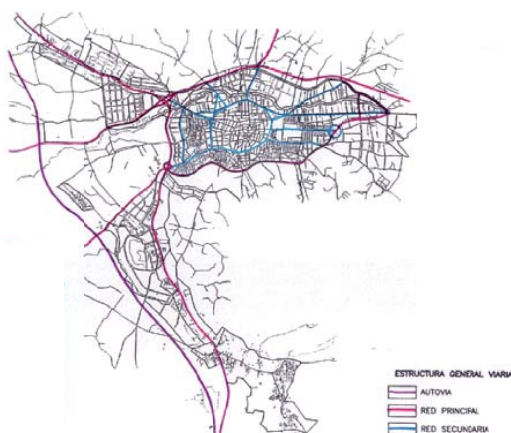
---

<sup>10</sup> PGOU texto refundido 2001, memoria informativa, 3 marco urbano, 3.3.2 tipologías de nueva implantación

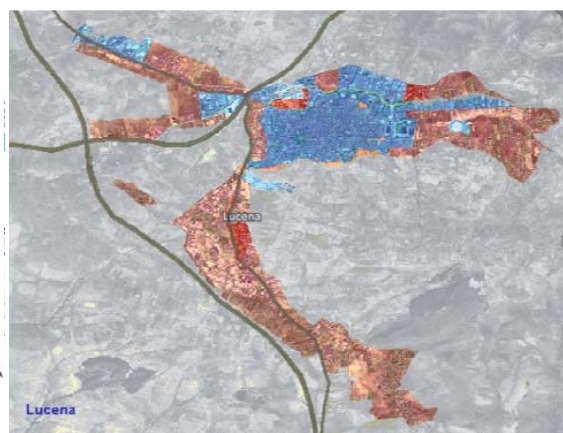


U.17. Ordenación núcleo Lucena. Fuente: PGOU texto refundido 2001

- 1. Área de oportunidad POT. 100 ha destinadas a usos industriales, logísticos y comerciales. Localización se justifica por condiciones de accesibilidad
- 2. Sistemas generales río Lucena y su entorno, modificación puntual PGOU 2004



U.18. Ordenación núcleo Lucena, estructura general viaria



U.19. Esquema circulaciones sobre imagen base de sistema de información urbana SIU, actualizado 10/2011

## 7. PLANEAMIENTO Y PAISAJE

**Desarrollo de suelo.** Los nuevos crecimientos productivos<sup>11</sup>. Por el Noroeste la colmatación de las áreas en torno a la actual N-331 desde la entrada de Córdoba. El Plan propone la estrategia doble de regularizar los suelos e instalaciones existentes y de ofrecer nuevo suelo que configure y complete el eje como vía de penetración productiva con imagen urbana que contribuya a la recualificación del tejido existente y propuesto.

Por el Sur sentido Málaga, con la ampliación de un "corredor industrial" entre la N-331 y la Autovía Córdoba - Málaga en el territorio entre ambas consolidando una "oportunidad territorial". En el ámbito con eje la N - 331 en sentido Málaga, transformación en vía urbana de cualificación el ámbito ordenar, regularizar y dotar de nuevas infraestructuras las instalaciones ya existentes. Y ordenación sectores en trasera de los anteriores como preparación de nueva oferta hacia el eje de la Autovía Córdoba – Málaga.

**Infraestructuras.** Consideración particular en la estructura territorial propuesta por el Plan lo constituye el tramo de la nacional N-331 (...) conversión como vía urbana una vez entrada en funcionamiento la Autovía Córdoba – Málaga. Ello permite al Plan considerar dicho eje como el estructurante urbano de los corredores industriales con apoyo en la misma.

**Tratamiento del paisaje en el EIA<sup>12</sup>.** Las medidas correctoras de impacto sobre el paisaje se centran en la disminución de la incidencia visual negativa de los polígonos industriales, que presentan en general una elevada accesibilidad visual: evitar la vista desde el exterior de traseras, o incluir árboles en las zonas verdes.

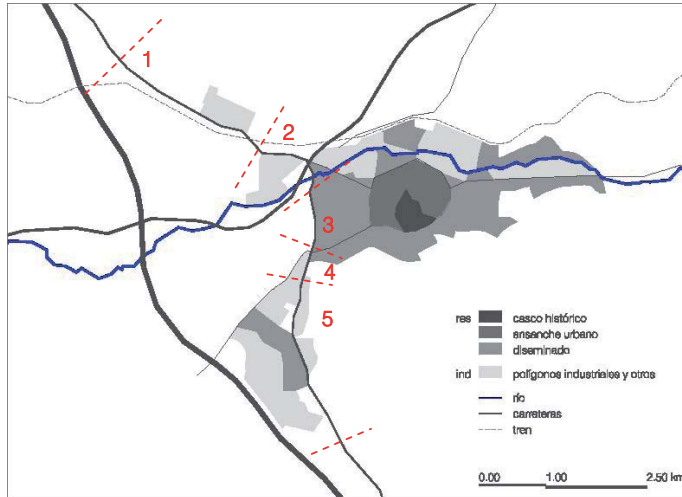
---

<sup>11</sup> *PGOU texto refundido 2001*, memoria justificativa, capítulo 12 'propuesta del pgou en el suelo urbanizable de Lucena: los nuevos crecimientos'

<sup>12</sup> *PGOU texto refundido 2001*, Estudio de Impacto Ambiental, VI.1 medidas ambientales, protectoras y correctoras de aplicación directa, relativas a la ordenación propuesta



## 8. CARACTERIZACIÓN VISUAL

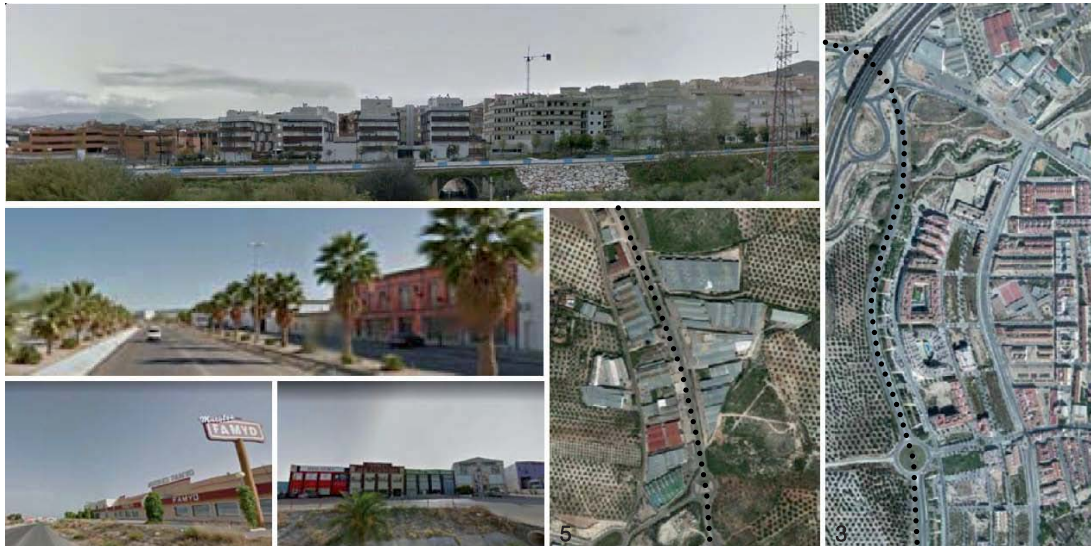


### 8.1. TEJIDOS, TRAMOS

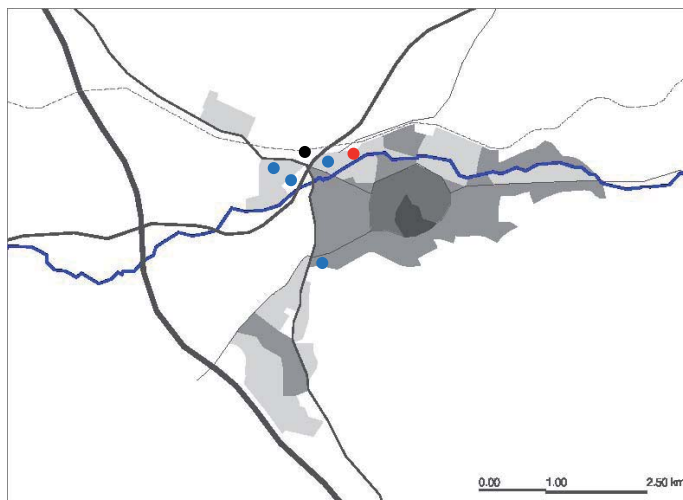
1. Desarrollo lineal polígonos industriales, tejido no continuo
2. Zona de tránsito industrial-urbano
3. Crecimiento reciente, con vivienda en bloque
4. Zona de tránsito urbano-industrial
5. Desarrollo lineal polígonos industriales, tejido no continuo

Los polígonos industriales se desarrollan principalmente sobre la carretera N-331; también hay otros que se apoyan sobre otras carreteras de menor rango pero importancia territorial – conexión red ciudades. Los polígonos se suceden a lo largo de la carretera, pero no llegan a conformar fachadas continuas. Las zonas de contacto con el núcleo urbano siguen en transformación.

El núcleo urbano se aproxima a la carretera con una fachada de bloques de vivienda.



U.20. Nueva fachada residencial a la carretera, tipología vivienda plurifamiliar en bloque / Polígonos industriales con fachada a la carretera–escaparate, vías de servicio / Naves, publicidad



## 8.2. HITOS

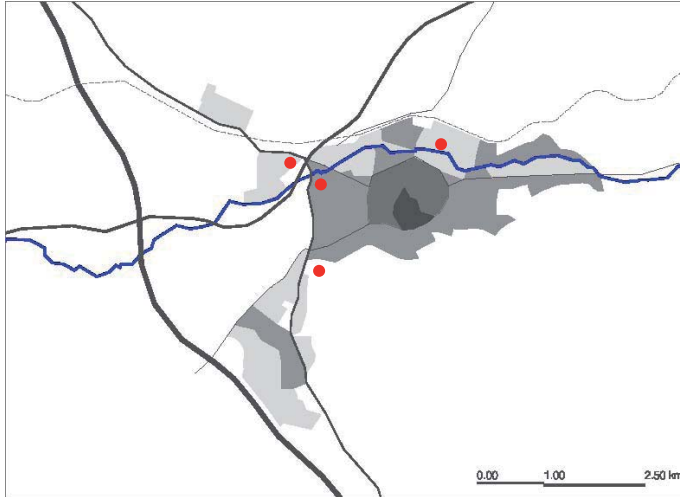
- 1. Instalaciones relacionadas con la producción
  - Grandes instalaciones ind
  - Infraestructuras urbanas
- 2. Relacionados con la carretera
  - Nudos, cruces, pasos
- 3. Equipamientos urbanos
  - Comercio y ocio
  - Publicidad
  - Servicios

El tejido industrial es bastante homogéneo, no hay grandes instalaciones de industria pesada visibles desde la carretera (sí hay algunas dispersas en el territorio, no son hitos)

En la intersección con una autovía de reciente construcción que pasa tangente al núcleo urbano, se están instalando equipamientos y servicios de nivel supra-municipal, con una imagen muy reconocible (grandes superficies comerciales, equipamiento deportivo)



U.21. Estadio de fútbol / Industria / Nudo de conexión de la carretera con la autovía del olivar, espacios en transformación / Grandes superficies comerciales



### 8.3. VACÍOS

1. Vacíos asociados a infraestructuras
2. Aparcamientos
3. Parques urbanos
4. Relacionados con la topografía

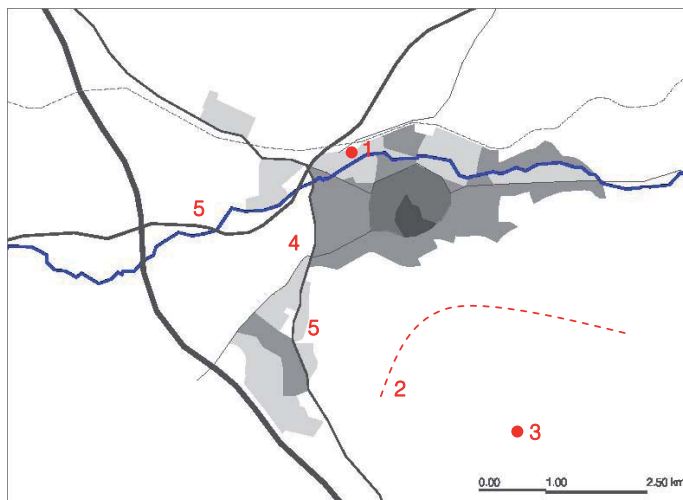
El núcleo urbano es compacto, y se ha colmatado hasta la carretera. En su contacto con la N-331, hay vacíos en las zonas de contacto con los desarrollos lineales de suelo industrial, que coinciden además con nudos de carreteras.

También hay vacíos asociados al cauce del río Lucena: un parque urbano, y algunas zonas en expectativa junto al nudo de conexión de la carretera con la autovía del olivar.



U.22. Transición entre desarrollos industriales en carretera y núcleo urbano compacto / Industria-campo / Vacíos asociados al río Lucena / Nudo de conexión de la carretera con la autovía del olivar, vacíos en expectativa





#### 8.4. ENTORNO

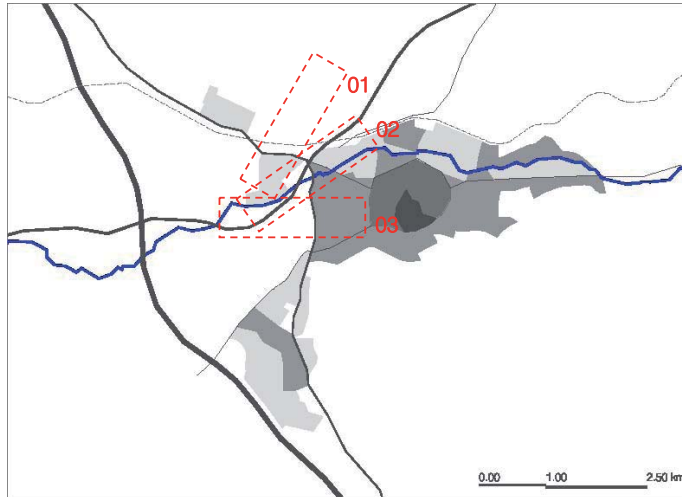
1. Zona protección PGOU
2. Zona de interés natural
3. Elementos patrimoniales
4. Bordes urbanos
5. Permeabilidad industrial - medio

El medio no urbanizado está muy presente en todas las imágenes que se tienen desde la carretera, las perspectivas son en general abiertas y amplias. Como fondo de las perspectivas, las sierras. Y en todos los bordes urbanos, los terrenos de olivar en producción llegan hasta el contacto con la carretera o lo edificado. Los desarrollos industriales fuera del núcleo urbano tampoco forman pantallas continuas que cierren las perspectivas; la topografía ayuda a esta apertura.



U.23. Otras zonas de tejido industrial, asociados a otros ejes de comunicación; discontinuidad, condiciones visibilidad según topografía / Borde urbano definido recientemente, usando carretera como límite de expansión

## 9. ZONAS DE OPORTUNIDAD



Diagnóstico: Se considera que las oportunidades para integrar el entorno en los paisajes que acompañan a la carretera son muchas, porque su presencia es casi inmediata. Estrategia, activar las zonas de transición.

Zona de oportunidad 01 – nudo de comunicaciones

- Límites: sin continuidad, referentes y vacíos
- Valores: conexión autovía, dinámicas a nivel supramunicipal

Zona de oportunidad 02 – vacíos del río Lucena y nudo comunicaciones

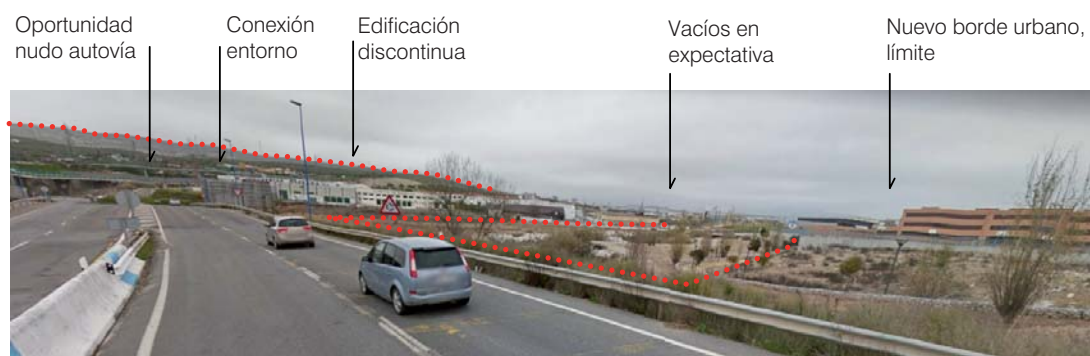
- Límites: nuevo borde urbano (borde compacto, continuo, edificación nueva), borde urbano discontinuo, y nudo comunicaciones
- Valores: posibilidad puesta en valor río como elemento estructural de Lucena, enlace con parque urbano y conexión con territorio; conexión vía verde antiguo trazado tren

Zona de oportunidad 03 – conexión con nuevo borde urbano

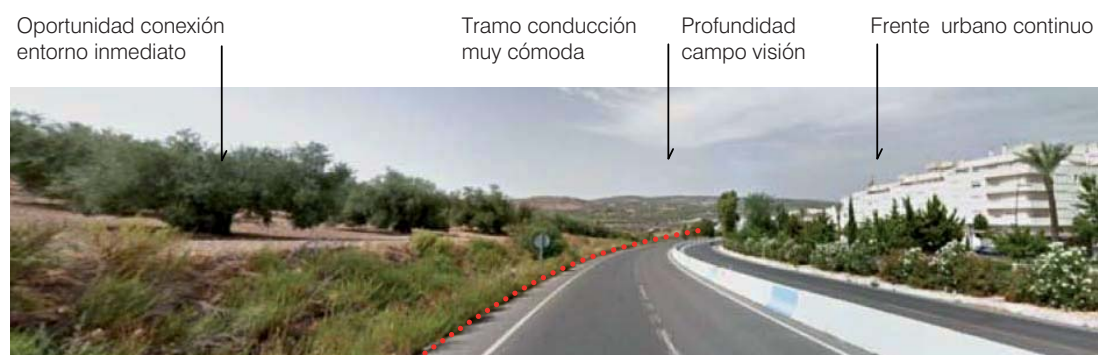
- Límites: borde urbano definido recientemente
- Valores: posibilidad conexión inmediata con el entorno



### Zona de oportunidad 01 – nudo de comunicaciones



### Zona de oportunidad 02 – vacíos del río Lucena y nudo comunicaciones



### Zona de oportunidad 03 – conexión con nuevo borde urbano



L.1. Linares, imagen de conjunto desde el noreste. Fuente: <http://linaresyjaenavistadepajaro.blogspot.com.es>



# LINARES



L.2. Situación Linares en el valle del Guadalquivir

**DATOS GENERALES.** Linares<sup>1</sup> se sitúa geográficamente al noroeste de la provincia de Jaén, entre la parte este de Sierra Morena y la Depresión del Guadalquivir, a una altura de 419 metros sobre el nivel del mar. El término municipal está casi totalmente acotado por los cursos fluviales de los ríos Guadalén, Guarrizas, Guadalimar y Guadiel. En conjunto es un territorio de relieves suaves, sin importantes desniveles o alturas.

**Demarcación paisajística** 07 Campiña de Jaén y la Loma

**Tipo de emplazamiento del núcleo**<sup>2</sup>: en llano, sobre caminos principales

Se trata de un enclave muy rico en yacimientos minerales, explotados desde al menos el III milenio a. C., así como en otros recursos geológicos (granitos y areniscas) aprovechados para la construcción. Todo ello, unido a la impronta dejada por las explotaciones agropecuarias, ha modificado su paisaje desde la Prehistoria hasta nuestros días.

Si bien en el pasado la economía de la ciudad se centraba en el sector agropecuario y más tarde en la industria minera, en la actualidad los motores de la economía se focalizan en el sector servicios, en la industria así como en el sector olivícola. Es hoy la segunda ciudad más poblada tras la capital, y su brillante desarrollo la ha convertido en la ciudad industrial y comercial de mayor importancia de la provincia.

---

<sup>1</sup> Información general, <http://www.turismolinares.es>

<sup>2</sup> Linares: de ciudad – estrellada a ciudad – isótropa

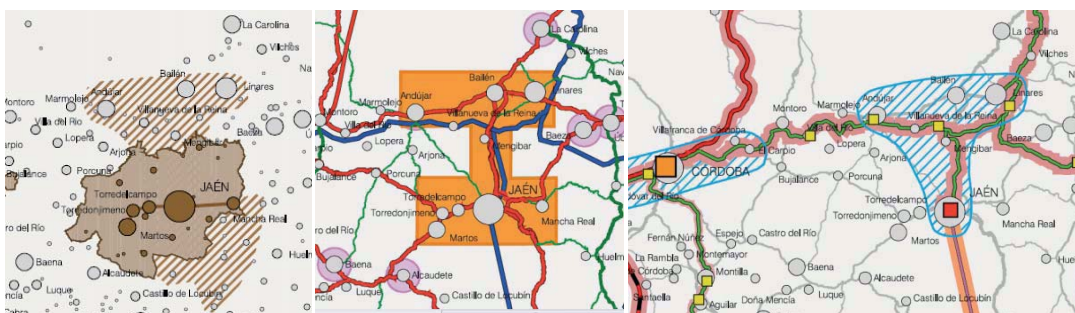
En: Campos Sánchez y Abarca Álvarez, "Emplazamiento y localización en el origen y desarrollo de la forma urbana de las ciudades medias andaluzas de interior"



L.3. Relación entre edificación y territorio, entorno de Linares



L.4. Red ciudades medias POTA modelo territorial, detalle Linares



#### ESTRATEGIAS DE DESARROLLO TERRITORIAL POTA

L.5. Sistema polinuclear de centros regionales, plano 6. Linares está dentro de la zona de 'extensión de la influencia' del centro regional de Jaén

L.6. Sistema intermodal de transportes y comunicaciones, plano 9. Linares está dentro de un nodo de nivel regional, alrededor de Jaén; además es un punto de conexión con redes exteriores, según plano 13 áreas y nodos del sistema intermodal de transportes

L.7. Estrategias y prioridades territoriales para el sistema ferroviario, plano 10. Ciudad conectada a red convencional, área de desarrollo de sistemas ferroviarios metropolitanos y de cercanías

## 1. ESTRUCTURA TERRITORIAL

**Red capilar.** Territorio muy conectado, para acceso a los puntos de extracción de las minas; también urbanización dispersa, con asentamientos asociados a las grandes instalaciones industriales. Al norte del núcleo urbano extensa red de caminos<sup>3</sup> carácter radial que se dirigía a las poblaciones vecinas, sobre todo a los cercanos poblados mineros. La posición estratégica de Linares junto a importantes y antiguas vías de comunicación que unían las tierras del Alto Guadalquivir con las áreas levantinas y manchegas, así como sus recursos económicos, tanto mineros, como ganaderos y agrícolas, favorecieron el asentamiento humano.

**Cabecera comarcal.** El POTA incluye a Linares en la estructura de la red de Ciudades Medias de Interior, considerándola como una ciudad media de tipo 1. Su situación de centralidad en Andalucía, su función de cabecera comarcal<sup>4</sup> y las características físicas del territorio han favorecido desde su origen la consolidación de la ciudad como centro administrativo, comercial y de equipamientos y servicios. Distintos asentamientos conforman una red de núcleos menores, dispersos por el término municipal, y asociados en origen al uso primario del territorio, o como soporte a ejes de comunicación. Núcleo con notables valores urbanísticos y patrimoniales, que ha jugado históricamente un papel fundamental como centro de referencia.

**Sistema urbano.** Linares<sup>5</sup> no responde en la actualidad a la tipología de una ciudad compacta tradicional, con un único núcleo de población que alberga tanto los usos residenciales como productivos, sino que mantiene un núcleo secundario, Linarejos, y otros núcleos de menor rango, además de urbanizaciones dispersas en suelo no urbanizable.

**Articulación territorial.** El POTA establece a Linares dentro de la estrategia territorial que relaciona Madrid con Córdoba y Sevilla, dentro del flujo importante de tráfico de mercancías por esta ruta, con la necesidad del establecimiento de centros logísticos de transporte de mercancías y zonas de servicios y polígonos industriales de apoyo.

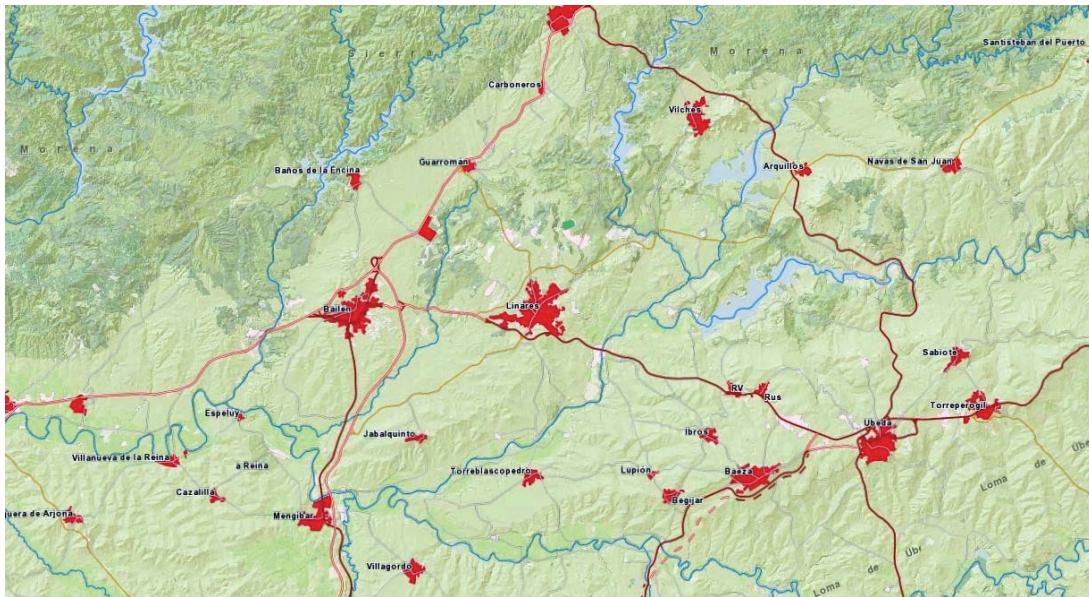
---

<sup>3</sup> Estadística y cartografía de Andalucía, "Linares y Santana Motor 1956-2011: evolución de un caso singular de la industria de automoción en Andalucía", <http://www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia/blog/>

<sup>4</sup> Pgou avance, memoria capítulo 6.2 el modelo territorial propuesto

<sup>5</sup> Pgou avance, memoria 6.4.1 la estructura de articulación territorial





L.8. Mapa topográfico base, Junta de Andalucía. <http://laboratoriorediam.cica.es/VisorGenerico/>  
Embalses próximos al este y al norte, Plan Especial de Protección del Medio Físico de Linares



L.9. Mapa de los paisajes de Andalucía. Fuente: Atlas de Andalucía. Cartografía ambiental. Sevilla 2005

Categorías de paisaje	Áreas paisajísticas	Ámbitos paisajísticos
Al norte campiñas y serranías	C2 campiñas de piedemonte S3 serranías de baja montaña	cuenca del Guadalimar y sierra morena
Al sur campiñas y valles, vegas y marismas	C4 campiñas alomadas, acolinadas y sobre cerros V1 valles, vegas y marismas interiores	las Lomas y vega del Guadalquivir
Predominio de: Construcciones y espacios muy alterados: urbano y periurbano, minas al norte Geoformas: mesetas y cuevas Aprovechamientos agrícolas: tierra calma o de labor – olivar al norte		

## 2. CONTEXTO NATURAL, AMBIENTAL Y PAISAJÍSTICO

**Entorno.** La distribución actual de los usos del suelo<sup>6</sup> en el medio rural de Linares es el resultado de la superposición histórica de diversos sistemas de aprovechamiento, entre los que destacan, por su mayor proyección territorial y económica, las transformaciones asociadas con las masas forestales, los aprovechamientos mineros o la implantación de usos e infraestructuras urbanos fuera de los asentamientos tradicionales, etc.

**Ámbitos territoriales.** En el área de montaña se pueden encontrar zonas de monte alto y monte bajo así como zonas de arbolado, de pasto y superficie ocupada por olivar.

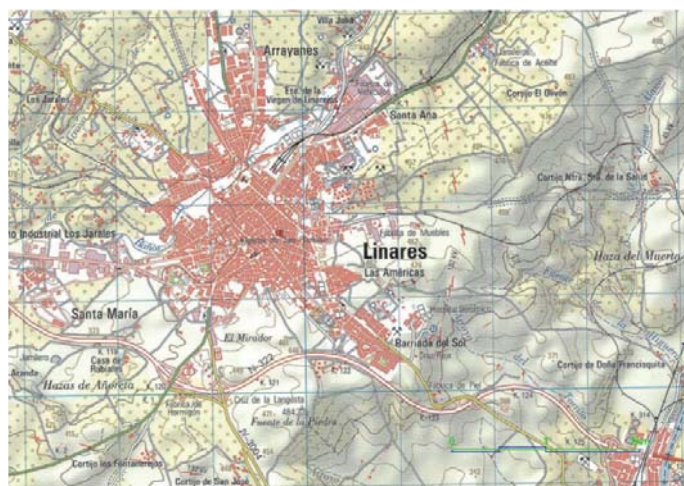
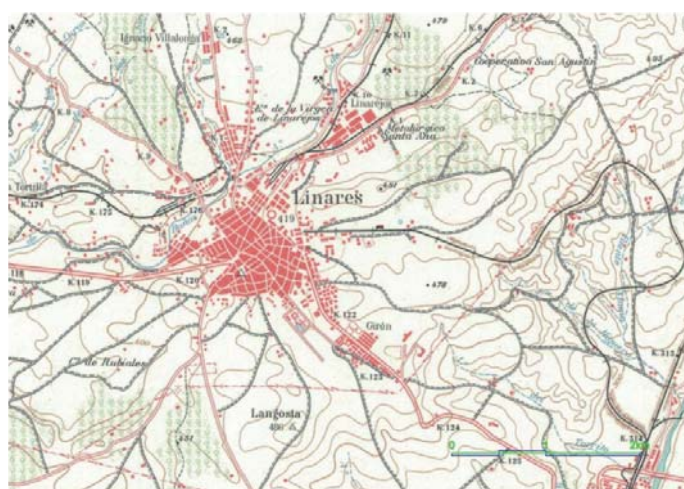
El segundo ámbito al sur coincide con las áreas agrícolas. La Campiña está dividida en una zona al oeste, que presenta olivar exclusivamente y unas manchas de vegetación. Y otra zona al este con terrenos de cultivo sin vegetación, que son las mejores zonas de la campiña

**Vegetación. Cultivos.** La mayor parte del solar municipal, hasta un 85% de su superficie, se destina en la actualidad a aprovechamientos agrícolas, en especial al olivar que, con casi el 70% de la superficie cultivada, domina por completo el paisaje y la economía rural e integra a Linares en su comarca (sur y gran parte del cuadrante noroeste del suelo). **Dehesas.** Se localizan fundamentalmente al noroeste del núcleo urbano (al pie de la sierra). Han sido tradicionalmente manejadas para su explotación ganadera, de manera que la cubierta arbustiva ha sido completamente eliminada para poder aprovechar los pastos. Encina como único representante del bosque original; se mantiene un buen grado de regeneración del arbolado. **Bosques de ribera.** En muchos tramos de los ríos que cruzan el término se mantiene una vegetación densa y variada.

---

<sup>6</sup> Ayuntamiento de Linares, *PGOU avance 2009*, memoria y estudio de impacto ambiental





L.10. Serie de planos del Instituto Geográfico y Estadístico, hoja 905. Fechas: 1919, 1969, y 2002. Fuente: IGN

### 3. FORMACIÓN Y EVOLUCIÓN DEL NÚCLEO URBANO

**Origen.**<sup>7</sup> Antecedentes, territorio ocupado desde primer milenio a.C: ciudad ibero-romana de Cástulo. Pocos datos sobre primer asentamiento en emplazamiento Linares, hipótesis pudo surgir una Villae romana junto a una de las principales vías de comunicación y de transporte de mineral extraído en Sierra Morena; mantuvo su ocupación durante un largo período de tiempo, convirtiéndose en una pequeña aldea habitada a la llegada de los musulmanes (S.VIII)

Clasificación del núcleo urbano:

- |                                   |  |
|-----------------------------------|--|
| - Tipo emplazamiento.             | Llano  |
| - Forma centro histórico          | (Posiblemente Villae romana, aldea en el siglo VIII) |
| - Tipo estructura urbana          | Lineal-radial  |
| - Posición relativa centro-núcleo | Central, con crecimiento irregular                   |
| - Origen                          | En caminos principales, ligado explotación minera    |

**Enclave defensivo.** En la mayor parte de estos lugares estratégicos que carecían de un relieve acusado, y de antiguos elementos de defensa, se construyen estructuras de fortificación. Probablemente durante esta etapa musulmana se edificarían los castillos de Linares (en el centro de la ciudad s.XIII, pero sólo se conservan algunos restos) y Santa Eufemia (s.XI en la ciudad de Cástulo, que sirvió para fortificar punto de control junto al río).

**Origen núcleo urbano.** Tras la conquista cristiana s.XII, Linares se integró dentro de un amplio territorio perteneciente a la ciudad de Baeza, y una vez consolidada fueron estableciéndose pobladores venidos de Castilla y León que afianzaron la ocupación del lugar y empezaron a definir un pequeño núcleo rural. Hasta el s.XVI, la actividad de la zona se basaba en el cultivo de tierras y las encinas de la sierra, con una reducida actividad minera, artesanía y comercio.



L.11. Linares. Viaje de Cosme de Médicis por España y Portugal (1668-1669), lámina 28. Edición por Ángel Sánchez Rivero y Ángela Mariutti de Sánchez Rivero, 1933. Fuente: biblioteca nacional digital de Portugal (purl.pt)

---

<sup>7</sup> PGOU avance 2009, memoria, y web oficial turismo <http://www.turismolinares.es>

**Auge XVIII.** La Corona tomó el control directo de la explotación de las minas; el sector experimentó entonces un gran desarrollo, se incorporaron sistemas que ayudaron a aumentar la productividad, y Linares pasó a ser estratégico. También se acometieron reformas agrícolas, y el proteccionismo económico ayudó a consolidar un proceso de expansión económica y demográfica. Pero también hubo que afrontar situaciones difíciles. Con el Fuero de las Nuevas Poblaciones (1767) se crearon los municipios cercanos de La Carolina, Aldeaquemada, Carboneros y Guarromán, entre otros, y el término de Linares pasó de ser el mayor de la provincia a ser el más pequeño. Esto tuvo un impacto muy negativo en la economía, basada todavía en el sector agropecuario.

**Expansión, ensanches.** La riqueza minera atrajo la llegada de capital extranjero a mediados del XIX, lo que supuso la reactivación, modernización y explotación intensiva de los recursos, y con ello el ciclo expansivo más destacado de la historia moderna de Linares que desde el siglo XVI había mantenido la estructura y funcionamiento social de una villa rural. Se convierte entonces en una de las cuencas más importantes del mundo, y como ciudad cosmopolita afronta un profundo cambio que afecta a la demografía, el urbanismo, la cultura, la educación, etc. En los quince años comprendidos entre 1860 y 1875, la población pasa de 12.342 habitantes a 36.630. Este incremento, motivado por la inmigración ante la apertura de nuevas explotaciones mineras, desbordó las infraestructuras de la ciudad, donde la escasez de vivienda, la pésima sanidad pública y la ausencia de saneamientos, causaron grandes problemas sociales, que trataron de ser paliados con nuevos planes urbanísticos <sup>(8)</sup>. Su urbanismo está marcado por el inacabado Plan de Ensanche de 1875, de calles anchas y rectilíneas, donde predominan las casas de vecinos de dos o tres plantas.

---

<sup>8</sup> Información general, <http://www.turismolinares.es/la-ciudad/historia/>

La llegada del ferrocarril (1865) y del tranvía (1904), permitió unir la ciudad con las principales urbes y con los centros de trabajo mineros; la ciudad llegó a tener 5 estaciones de ferrocarril junto con varios apeaderos en la vía de las minas (“el trenillo de las minas”)

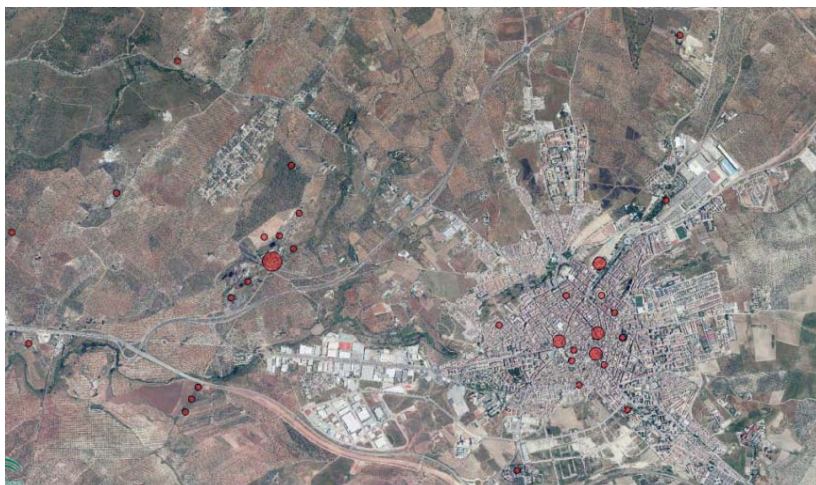


L.12. Paseo de Linarejos, zona de ensanche asociada a estación de tren. Fuente: Diagnóstico ambiental de las ciudades andaluzas de más de 30.000 habitantes, Junta de Andalucía, 2001

**Siglo XX.** En las primeras décadas del siglo se inició el proceso de decadencia de las minas de Linares, por el empobrecimiento de sus filones, las fluctuaciones en el precio del plomo y la escasa inversión empresarial en adelantos técnicos. Excepto en momentos puntuales como el período de la Primera Guerra Mundial, la crisis se fue haciendo cada vez más pronunciada, hasta que con el cierre en 1991 de “Cía Minas La Cruz” se puso punto final al sector.

Ya entonces se tomó conciencia de la necesidad de llevar a cabo un cambio en el tejido productivo, y en 1955, a través del ‘Plan Jaén’ se impulsa un nuevo modelo industrial en la ciudad con la implantación de una potente industria automovilística ‘Metalurgia Santa Ana’ (Santana). Tras una larga trayectoria y varios cambios en su línea de trabajo, también esta industria cesó. Hoy se ha reorientado la actividad hacia la investigación y el desarrollo. Otros polígonos completan el rico entramado industrial de la zona, cuya capacidad de adaptación ha puesto en relieve la madurez de la economía de la zona. Linares es hoy en día un punto neurálgico para el comercio de la provincia de Jaén.





L.13. Localización territorial del patrimonio. Fuente: localizador IAPH [http://www.iaph.es/localizador-cartografico-patrimonio-cultural-andalucia/lc\\_busqueda.php](http://www.iaph.es/localizador-cartografico-patrimonio-cultural-andalucia/lc_busqueda.php)

PATRIMONIO EDIFICADO. BICs inscritos: 93, de los cuáles:

- 33 tienen caracterización arqueológica (zonas arqueológicas o monumentos)
- 26 arqueológica-arquitectónica (zonas arqueológicas o monumentos)
- 3 caracterización arquitectónica (monumentos)
- 31 arquitectónica-etnológica o bien etnológica (lugares de interés industrial)

Distribución territorial: Elementos de interés patrimonial dispersos y muy vinculados al territorio, patrimonio industrial explotación de minas



L.14. Paisaje minero en torno a Linares (detalle). Autor: Juan Carlos Cazalla. Fuente: banco de imágenes IAPH



#### 4. PATRIMONIO Y PAISAJE

**Patrimonio industrial disperso.** El recorrido desde Cástulo hasta las proximidades de la ciudad de Linares permite una lectura sobre la continuidad histórica de la presencia humana en este territorio. Básicamente relacionada a la explotación de la riqueza minera del subsuelo, desde la ocupación prehistórica del sitio donde surgió la Cástulo íbera, esta actividad ha sido protagonista hasta que en la última etapa de la minería se generó durante el siglo XIX en las proximidades de la ciudad de Linares un paisaje intensamente connotado por el efecto de la industrialización. Otros factores como la defensa, visible en el yacimiento de Cástulo por las razones de la elección del promontorio entre dos cauces fluviales o el levantamiento de algunos elementos medievales de vigía en zonas elevadas, o la expansión y el enriquecimiento monumental de Linares durante los siglos XVII y XVIII han sido decisivos en la formación del interés cultural que presenta este paisaje.<sup>9</sup>



L.15. Patrimonio relacionado con la extracción minera, comarca minera Linares-La Carolina

L.16. POTA plano 22, referentes territoriales para la planificación y gestión de los bienes patrimoniales: Red de ciudades y territorios mineros, ruta cultural 'legado andalusí', próxima red de ciudades patrimoniales Jaén-Baeza-Úbeda y red de ciudades Carolinas

Nota, en relación a explotaciones mineras a cielo abierto que siguen activas (en estudio impacto ambiental PGOU): Las extracciones mineras, se consideran como actividades que en muchas ocasiones, ocupan el territorio de forma agresiva y provocan un impacto negativo sobre el paisaje y aún siendo puntuales en el territorio, pueden considerarse como verdaderas alteraciones visuales en la forma y coloración naturales del territorio.

---

<sup>9</sup> IAPH, Registro de paisajes de interés cultural, PICA 07-02 Paisaje minero de Cástulo – Linares



L.17. Viario y estructura urbana

Polígonos industriales lineales sobre antigua nacional / nuevos crecimientos industriales al sur, hasta autovía / contacto industrial – residencial – entorno / equipamiento en la periferia / antiguos caminos / presencia del entorno

#### CONTACTO VIARIO - CIUDAD

	Carretera Córdoba - Valencia	A-32 - N.322, aprox 7 km contacto
Datos generales	Travesía urbana	
Velocidad de circulación	50-30 km/h, con semáforos	120 km/h, autovía
Carriles	1+1, con vías de servicio laterales y aparcamiento en polígonos	2+2, con arcenes
Tráfico (IMD)		
Conexiones transversales, pasos	Rotondas, semáforos -travesía	--
Observaciones		
Iluminación artificial	Sí	No
Estado del firme, y otros	Bueno, equipamiento urbano	Bueno
Visibilidad del núcleo	No	Periferia industrial
Visibilidad del entorno	No	Buena

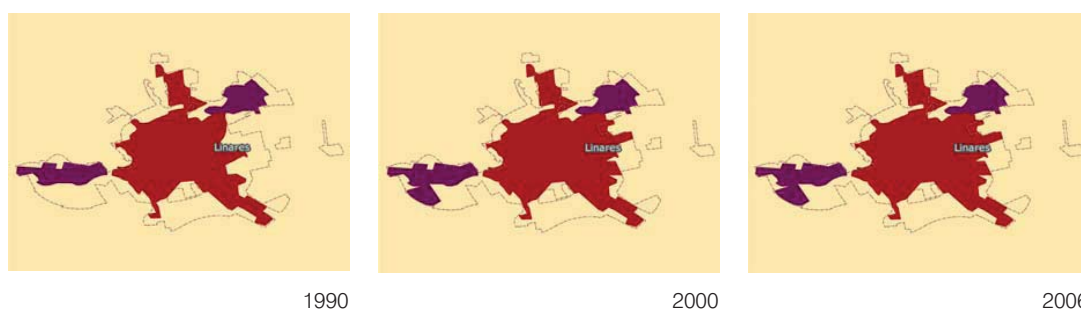
## 6. VIARIO Y ESTRUCTURA URBANA

**Conexión exterior.** El tradicional carácter de Linares como ciudad de servicios está intensamente vinculado al ser encrucijada de paso de vehículos y mercancías del sur de Andalucía al norte de España, y al ser cabecera de un amplio 'interland', como cabecera de entrada y salida en el ámbito sur de la aglomeración urbana de Jaén, en relación con otras provincias.<sup>10</sup>

**Estructura viaria de la ciudad.** Se caracteriza por una red radial histórica de caminos que relacionaban el núcleo con su territorio circundante al norte, hacia los puntos de extracción minera, a la que se ha superpuesto un anillo viario de circunvalaciones, en vías de completarse.

**Usos.** Previsión de suelo industrial y de servicios en el entorno de las vías radiales de comunicación del núcleo de Linares y autovía y variante, conformando unas potencialidades de desarrollo del municipio a corto y medio plazo.<sup>11</sup>

Crecimiento de uso global industrial y terciario compatible, en el entorno de las vías de comunicación principales del municipio, fundamentalmente al oeste y al norte.



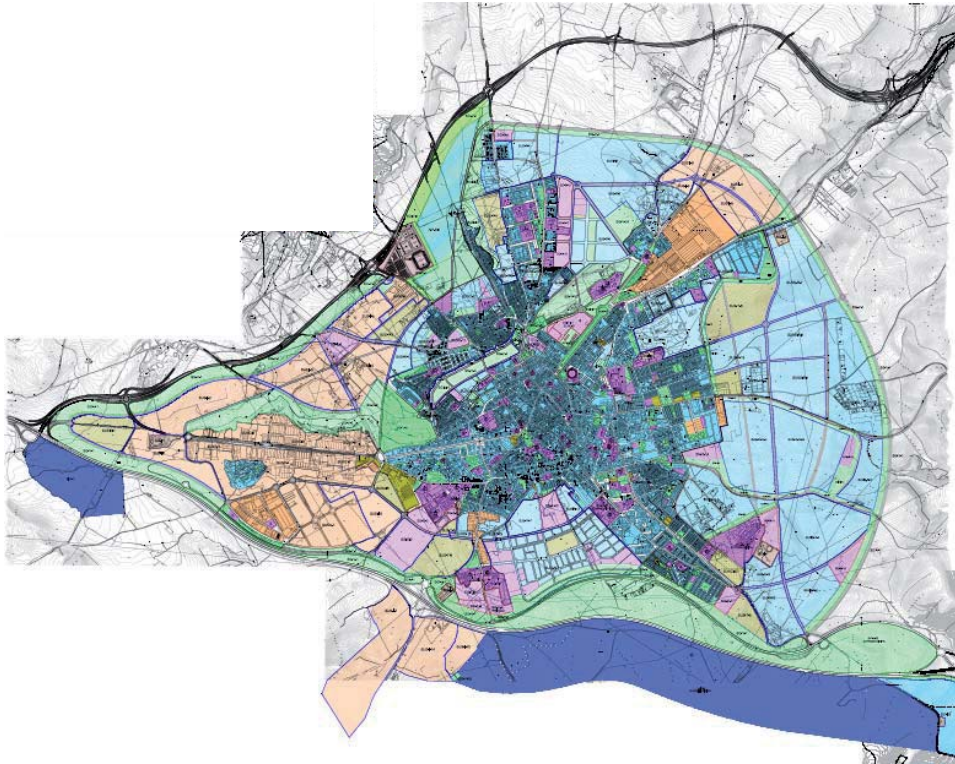
L.18. Evolución reciente superficies artificiales. No ha habido un crecimiento urbano significativo en el periodo 1990-2006

Fuente: Portal Ministerio de Fomento, Sistema de Información Urbana SIU, Corine Land Cover

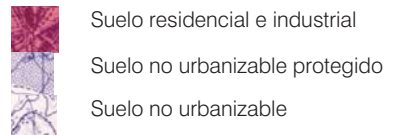
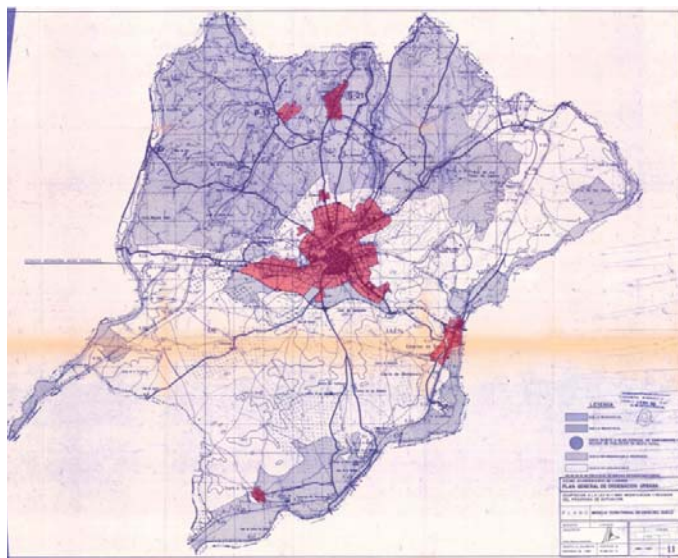
<sup>10</sup> PGOU avance 2009, memoria 4.2 diagnóstico sectorial e integrado

<sup>11</sup> PGOU avance 2009, memoria 4.6 tendencias de las demandas con incidencia territorial





L.19. *PGOU avance 2009*, plano de usos y sistemas generales (cian, uso residencial /marrón, uso industrial /verdes, espacios libres /añil, sistemas generales)



L.20. Modelo territorial de usos del suelo, *PGOU vigente 1995*

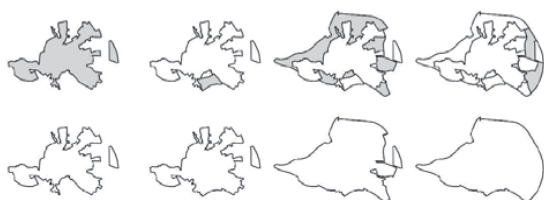
## 7. PLANEAMIENTO Y PAISAJE

**Desarrollo de suelo.** A rasgos generales podríamos decir que la constante forma de crecer en el tiempo de Linares en forma de estrella o ‘mano abierta’, se ha realizado a lo largo de sus principales ejes radiales de conexión con el territorio, algunos de los cuales era en el pasado de uso ferroviario. Ahora en cambio, las últimas previsiones de su planeamiento califican como suelo urbanizable el espacio libre tradicionalmente existente entre sus radiales, lo que se traduce directamente en un cambio de su forma general de ciudad <sup>(12)</sup>

Crecimiento de uso global industrial y terciario compatible, en el entorno de las vías de comunicación principales del municipio, fundamentalmente al oeste y al norte

**Varios estructurantes.** El PGOU, propone el trazado de varios sectores de arco rodados a modo de rondas, con centro en el centro histórico, con el objeto de mejorar la movilidad entre radiales, y conectar, a modo de cierre en el borde Este de la ciudad, las dos arterias territoriales principales que delimitan Linares A-312 y N-322. La bolsa de crecimiento prevista para los próximos años queda así constituida, previendo un rápido desarrollo del suelo urbanizable cuanto más cercano se encuentra del centro urbano, y de urbanización posterior a medida que nos alejamos de él, a modo de coronas concéntricas.

**Sistemas generales.** Entre las superficies urbanizables propuestas los sistemas generales de espacios libres y equipamientos debieran presentar un carácter estructurante, sin embargo, no se observa la previsión de elementos urbanos que consoliden con claridad la territorialidad de los ejes radiales, ni articulen las nuevos fragmentos urbanos entre sí y con el resto de la ciudad.



L.21. Clasificación de suelo y evolución perímetro forma urbana, previsto planeamiento  
Fuente: Campos y Abarca, artículo que se cita en el texto

---

<sup>12</sup> Campos Sánchez y Abarca Álvarez, “Emplazamiento y localización en el origen y desarrollo de la forma urbana de las Ciudades Medias andaluzas de interior”

## 8. CARACTERIZACIÓN VISUAL



### 8.1. TEJIDOS, TRAMOS

1. Desarrollo lineal polígonos industriales, tejido continuo
2. Zona urbana residencial
3. Vivienda unifamiliar
4. Vivienda – bloques

En el acceso por la antigua carretera nacional no hay zonas de tránsito entre lo urbano y el entorno. Los tramos se suceden, la edificación continua cierra las fachadas: campo, industrial, residencial - equipamientos, residencial unifamiliar, campo. Tampoco hay zonas de tránsito entre los distintos tramos urbanos.

Desde la variante sur no se tiene una imagen de conjunto. El frente que presenta la ciudad es de crecimiento industrial, sin imágenes representativas.



L.22. Unión zona industrial – zona residencial sin transición / Tejido residencial estándar / Industria escaparate estándar / Llegada a la ciudad, recepción / Contacto urbano – entorno





## 8.2. HITOS

- 1. Instalaciones relacionadas con la producción
  - Grandes instalaciones ind
  - Infraestructuras urbanas
- 2. Relacionados con la carretera
  - Nudos, cruces, pasos
- 3. Equipamientos urbanos
  - Comercio y ocio
  - Publicidad
  - Servicios

No hay grandes instalaciones industriales. Sí elementos de patrimonio industrial.

Son puntos significativos en la carretera los de entrada a la ciudad (arbolado previo, rotonda)

Nuevos referentes edificados arquitectura singular, complejo educativo.

Junto a referentes tradicionales: cementerio, subestación eléctrica, y elementos patrimoniales.



L.23. Complejo educativo en zona en desarrollo /No imagen de conjunto de la ciudad / Cementerio / Entrada con arbolado / Nudo paso industrial - residencial / Acceso no representativo



### 8.3. VACÍOS

1. Vacíos asociados a infraestructuras
2. Aparcamientos
3. Parques urbanos
4. Relacionados con la topografía
5. Terrenos en expectativa

En el tramo urbano de la carretera (travesía), la edificación es continua.

El núcleo se está expandiendo hacia el sur, hasta alcanzar la autovía. Hay mucho suelo urbanizable en desarrollo. Los bordes urbanos son discontinuos hacia este frente sur, todavía no conforman fachada.

El planeamiento prevé colmatar la edificación hasta la autovía, dejando una franja libre de protección.



L.24. Frente de los desarrollos industriales hacia la autovía. No fachada, área de protección / Suelo en desarrollo / Vacío en contacto con lo urbano



#### 8.4. ENTORNO

1. Zona protección PGOU
2. Zona de interés natural
3. Elementos patrimoniales
4. Bordes urbanos
5. Permeabilidad industrial - medio

No hay zona de transición entre la ciudad y el campo. El medio no urbanizado está en contacto directo con la edificación, en las traseras, muy inmediato. Los bordes son irregulares, la edificación no se relaciona con el entorno.

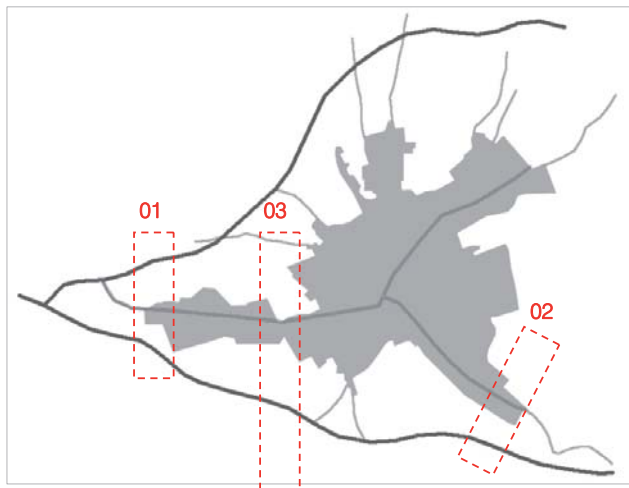
Desde la nacional se pueden conseguir puntos de contacto con el exterior, con mucho alcance. Contacto con elementos patrimoniales lejanos

Desde la autovía se tiene un campo de visión muy abierto, sin topografía el horizonte al fondo.



L.25. Acceso, medio – construido – medio / Posibilidad de contacto visual con el entorno en zonas vacantes / Contacto con elementos patrimoniales (pérdida coherencia implantación)

## 9. ZONAS DE OPORTUNIDAD



Diagnóstico: El contacto de la ciudad con su entorno es histórico; se trata de eliminar elementos de distorsión, y potenciar algunos puntos relevantes.

Hacer entradas significativas, oportunidad de aprovechar paso urbano – entorno.

Zona de oportunidad 01 – entrada principal

- Límites: entrada no significativa, sin zona de tránsito entre lo urbano y su entorno
- Valores: convivencia uso urbano con el tejido industrial continuo

Zona de oportunidad 02 – entrada doméstica

- Límites: entrada no significativa, sin zona de tránsito entre lo urbano y su entorno
- Valores: suelo disponible, no hay elementos agresivos (rotondas, supermercados)

Zona de oportunidad 03 – configuración nuevo frente urbano

- Límites: frente urbano sin configurar, nuevos referentes, amplitud de visión entorno
- Valores: contacto del entorno con suelos urbanos en transformación



Zona de oportunidad 01 – entrada



Zona de oportunidad 02 – entrada



Zona de oportunidad 03 – configuración nuevo frente urbano





## 8. CONCLUSIONES



## 8. CONCLUSIONES

En la presente tesis se han estudiado los nuevos paisajes de acceso por carretera a la ciudad media andaluza, que ha crecido de forma paralela a la reciente expansión de la red de comunicaciones en forma de variantes, circunvalaciones exteriores y autovías. Se han analizado las dos realidades que definen estos espacios periurbanos de llegada: los bordes de los núcleos urbanos y sus extensiones hacia la periferia; y las líneas de oportunidad de crecimiento que son las carreteras. El punto de vista ha sido siempre la relación de esta ciudad reciente con el paisaje, aunque restringiendo el estudio a los componentes visuales.

### **SOBRE LA METODOLOGÍA Y LAS FUENTES**

La bibliografía disponible permite abordar con solvencia los bloques de conocimiento planteados (periferias, carreteras, paisajes y ciudades medias), pero no desde el punto de vista integrador que se plantea. En cuanto a la estructura visual de los paisajes urbanos, los trabajos de Lynch y Venturi siguen siendo referentes; no se han encontrado actualizaciones.

Sobre todo en relación a la percepción de los paisajes en movimiento, las fuentes utilizadas plantean acercamientos técnicos (en relación a los trazados de carreteras y la seguridad vial, por ejemplo), o exclusivamente descriptivos. Hacen falta trabajos sistemáticos con el observador en movimiento, y la experimentación con nuevas técnicas de representación que permitan enriquecer el uso de planimetría habitual.

En relación a la identificación de paisajes, los catálogos han avanzado mucho y ofrecen información útil y bien estructurada; pero todavía no cubren todo el territorio andaluz. El *Catálogo de paisajes de la provincia de Sevilla* ha sido un buen trabajo de consulta, pero hemos echado de menos los que faltan. *Las Demarcaciones de Interés Cultural*, en *Paisaje y patrimonio cultural en Andalucía. Tiempo, usos e Imágenes*, sí que recorren todo el territorio, lo que permite el estudio comparado de distintos casos.

También destacar las limitaciones derivadas del estudio del planeamiento. Son documentos en general muy potentes y útiles para un conocimiento en profundidad de la ciudad existente, que se estructuran de forma parecida y cubren los contenidos mínimos fijados. Sin embargo, y por encima de las lógicas diferencias derivadas de las situaciones específicas de cada caso, se

constata que los contenidos no son homogéneos ni pueden equipararse de una forma inmediata. Sucede esto tanto con planeamiento municipal como a escala sub-regional, siendo en este último caso quizás aun más evidente. En los PGOU y en concreto en relación a la ciudad existente, se echa en falta el análisis de planimetría histórica que acompañe a las descripciones sobre las distintas etapas de crecimiento de la ciudad. En cuanto al paisaje, el acercamiento es muy dispar y no hay contenidos mínimos que lo aborden.

## **SOBRE LOS CONTENIDOS ABORDADOS EN EL CUERPO TEÓRICO**

Entendemos que ha quedado argumentado en el cuerpo teórico el interés de recuperar una relación diferenciada de cada ciudad con su entorno<sup>1</sup>, en la que los nuevos paisajes podrían tomar un papel estructural. “Las ciudades, todas ellas, dan lugar a un paisaje que transmite un modo de vida de sus moradores. Es la síntesis de su historia, de su cultura, de su forma de ser y vivir, también de su economía. Y ello se diluye a la hora de construir ‘nueva ciudad’. Es necesario trabajar para conseguir esta diversidad para nuestras ciudades, para conseguir esa cohesión e identidad de tal modo que cada una de las ciudades tuviera un carácter distinto y perfectamente identificable del resto, capaz de crear percepción de pertenencia”.<sup>2</sup>

En el bloque de las periferias, se ha constatado la falta de una idea global que haya dado coherencia a las intervenciones individuales, sin un proyecto para la periferia que haya situado los crecimientos recientes en relación a la ciudad existente y al entorno no urbanizado. De las carreteras de alta capacidad se ha destacado la posibilidad de relacionar la ciudad con el territorio. El estudio de los paisajes nos ha dado apoyo con ejemplos de buenas prácticas, y en las ciudades medias se ha constatado la necesidad y viabilidad de recuperar esta relación ciudad-territorio.

El paisaje de los accesos por la periferia en los municipios de interior es en general muy similar, presentando situaciones que los hace resultar homogéneos por encima de las circunstancias locales. Salvo contadas ocasiones, la periferia de la ciudad media andaluza se relaciona con un entorno humilde y degradado, si bien se puede observar que en los últimos años se vienen realizando inversiones públicas destinadas a la mejora de la habitabilidad de las

---

<sup>1</sup> Objetivo general 2: Defender la recuperación de la relación histórica de las ciudades medias andaluzas de interior con el medio natural en el que se desarrollan. Actualizar esta relación de la ciudad con su entorno, desde la necesidad de dar respuesta a la degradación existente

<sup>2</sup> Almoguera Salent, “Formación de tejido urbano y expansión metropolitana. Políticas de vivienda en España”

barriadas o de mejora de dotaciones en tejidos industriales, con la intención de integrar estos fragmentos en el conjunto de la ciudad. También se están integrando partes nuevas con la llegada de población joven a promociones de vivienda construidas más recientemente, o gracias a la oportunidad que suponen las nuevas formas de movilidad. En esta línea están también los parques periurbanos o los programas de puesta en valor de vías verdes o rutas peatonales de ocio, que se están potenciando con la intención de vincular la ciudad con su territorio inmediato gracias a la puesta en valor de su patrimonio natural.

## **SOBRE LOS CASOS DE ESTUDIO**

Los objetivos generales 3 y 4<sup>3</sup> se han abordado a través del estudio de los casos propuestos: los paisajes de acceso de Alcalá, Lucena y Linares. Se han obtenido resultados particulares para cada caso pero también conclusiones generales que podrían aplicarse en otras situaciones similares. Las ciudades medias andaluzas presentan en general una periferia todavía bastante compacta que se desarrolla a partir del núcleo original y que evoluciona buscando oportunidades en la conexión con las infraestructuras viarias de mayor categoría. Los paisajes de periferia están muy condicionados por estas infraestructuras, de modo que cualquier ampliación de la infraestructura va ligada a una ocupación del espacio intersticial con suelo urbanizable, y a crecimientos lineales que buscan la máxima visibilidad. Según esto los paisajes asociados a la carretera son dinámicos, en construcción.

Es necesario descender al análisis pormenorizado de cada núcleo urbano y su entorno, para poder dar forma a propuestas concretas que permitan gestionar de forma útil y flexible sus paisajes de periferia. Se ha pretendido plantear la mirada a los paisajes de acceso desde un punto de vista integrador y con cierta objetividad, e intentando evitar la tendencia que desde la experiencia personal tiende a idealizar la ciudad media andaluza en un entorno rural idílico, y como consecuencia rechazar de inicio las imágenes asociadas a los crecimientos de periferia. En los casos en los que existe topografía en torno al municipio se facilita la puesta en valor de su paisaje de periferia porque el reconocimiento de las singularidades locales es más inmediato, pero en general tampoco se potencia ni se facilita su integración en la experiencia de viaje habitual.

---

<sup>3</sup> Objetivo general 3: Valorar la viabilidad de introducir la relación con el medio como variable en el proyecto de los nuevos desarrollos urbanos, y en la gestión de los existentes

Objetivo general 4: Mantener una mirada activa sobre estos paisajes, que abra líneas de trabajo propositivas

Se han resaltado las características específicas de cada ciudad en el análisis de su contexto territorial, natural, urbano, patrimonial y paisajístico. En la caracterización visual se han analizado las situaciones que hacen homogéneos los paisajes (tramos de tejidos continuos, e hitos relevantes), junto con aquellas que pueden ser una oportunidad (vacíos y relación con el entorno)

### **Casos de estudio**

**Alcalá.** Es la ciudad mayor de las estudiadas, y la que está sometida a unas dinámicas de transformación más agresivas por su relación histórica con Sevilla y su papel de foco industrial a nivel autonómico. Siendo su emplazamiento privilegiado y su entorno natural muy rico, los paisajes de acceso desde la autovía presentan un carácter industrial muy consolidado y conforman un túnel visual que impide, salvo en sitios muy puntuales, el contacto con el medio inmediato. Sin embargo, junto a esta realidad hay que destacar que desde hace décadas también se están acometiendo programas de rehabilitación y recuperación del medio muy ambiciosos (recuperación del río y el patrimonio asociado, rutas senderistas, parque periurbano de conexión con Sevilla) que están mejorando mucho la relación de los ciudadanos con su entorno, y con ello su sensibilidad hacia los paisajes. La propuesta que nos ocupa de mejora de los paisajes de los accesos por carretera, podría con una relativa facilidad encontrar puntos de conexión con estos programas en marcha y otros previstos.

**Lucena.** El entorno natural acompaña a las carreteras de acceso, como fondo permanente del campo visual. Los desarrollos industriales acompañan a los accesos tradicionales, pero presentan discontinuidades que hacen de nuevo presente el entorno. El núcleo se mantiene compacto, y crece generando nuevas fachadas urbanas a las carreteras de acceso. Pero también hay mucha urbanización dispersa, de carácter industrial o residencial de baja densidad.

La topografía, aunque suave, ayuda al entendimiento del asentamiento y la definición los bordes. Se tienen imágenes de conjunto en las que se relacionan los crecimientos de periferia con el núcleo principal y con el entorno.

**Linares.** Su desarrollo económico más temprano (mitad del s.XIX hasta el XX) hace que encontremos huellas relacionadas con su desarrollo industrial insertas en la trama urbana, además de muchos elementos patrimoniales en los puntos de explotación de las minas visibles tanto desde las carreteras como desde los bordes del núcleo urbano. El crecimiento



de la ciudad históricamente se ha apoyado sobre las líneas de comunicación de forma radial (el ferrocarril y las conexiones hacia las minas en el norte), tendencia que todavía se evidencia en el núcleo construido que resulta coherente con su implantación territorial.

Los primeros desarrollos industriales y los polígonos de vivienda social se hicieron sobre ejes de comunicación históricos. Pero las carreteras que rodean hoy el núcleo por el sur y el frente oeste (desvío de la travesía, y tramos de circunvalación exterior), han roto la lógica radial de las comunicaciones existentes, y permitirán la urbanización de terrenos que colmatan los vacíos hasta el núcleo tradicional; ya están en desarrollo los suelos al sur del núcleo, con nuevas zonas industriales. Con las nuevas carreteras se ha perdido parte de la singularidad de la implantación urbana.

### **Planeamiento**

Se constata que los PGOU de estas localidades no abordan el tratamiento de su paisaje de periferia con la atención necesaria. Como inicio algunos ya plantean medidas destinadas a preservar el viario histórico, algún punto singular del paisaje local o incluso secuencias de espacios libres urbanos; pero no se hace una reflexión sobre la imagen que la localidad debe ofrecer desde sus vías de acceso cotidiano. El planeamiento todavía no mira a la ciudad desde fuera, y proyecta bordes simplificados que desaprovechan el potencial de su relación con el territorio: El entorno podría servir para dar referencias y calidad al suelo que se desarrolla.

Sobre todo en estas ciudades en las que el patrimonio urbano y territorial es muy valioso, el planeamiento debería asumir una actitud más integradora en cuanto al proyecto de ciudad. Según Fernández Salinas “Los planes generales de ordenación urbanística deben incorporar la idea de que el carácter histórico de estas ciudades no termina en los límites, cuando lo tienen, de su conjunto histórico, y que este carácter debe mantenerse, incluso en las claves de la modernidad, en todos los espacios de estas localidades. (...) sus calles más antiguas, pero también en los barrios y sectores que están siendo proyectados y construidos hoy”.<sup>4</sup>

---

<sup>4</sup> Víctor Fernández Salinas, “Paisaje urbano en las ciudades medias”

## OBJETIVOS PRINCIPALES, REVISIÓN

- Objetivo general 1: Definir los 'paisajes de acceso' a las ciudades como un objeto de análisis con características específicas, y justificar el interés de su estudio.

El principal objetivo que se marcaba la tesis, y que se entiende cumplido, era crear una sensibilidad hacia los paisajes de periferia. Las vías rápidas de acceso a las ciudades son hoy el espacio público desde el que se leen los crecimientos urbanos, que raramente están relacionados con su identidad a pesar de ser con frecuencia zonas de paso hacia los centros históricos.

- Objetivo 2: Defender la recuperación de la relación histórica de las ciudades medias andaluzas de interior con el medio natural en el que se desarrollan.
- Objetivo 3: Valorar la viabilidad de introducir la relación con el medio como variable en el proyecto de los nuevos desarrollos urbanos, y en la gestión de los existentes.

Del mismo modo que la puesta en valor del patrimonio arquitectónico ennoblece los centros de las ciudades medias, la puesta en valor del paisaje de periferia y del entorno, en el que puedan apreciarse elementos de los sistemas de explotación de la tierra, miradas sobre accidentes naturales, monumentos o en general los paisajes sin urbanizar circundantes, serviría para reforzar la imagen e identidad locales. Son líneas a seguir el proyecto de las carreteras como espacios en continuidad con aquellos de la ciudad, potenciando su carácter funcional. La conexión de las carreteras con su entorno natural inmediato y con otras redes cercanas de interés (itinerarios patrimoniales, parques periurbanos, entre otros) es necesario que se haga con criterios de permeabilidad funcional y visual, y aprovechando tanto los referentes visuales habituales como aquellos nuevos, surgidos de las formas de habitar el territorio. Accesibilidad, proximidad, visibilidad y utilidad son conceptos que ayudarán a la integración de las intervenciones en los bordes urbanos, enriqueciendo los paisajes de periferia y haciéndolos más comprensibles.

- Objetivo 4: Mantener una mirada activa sobre estos paisajes.

La carretera permite una lectura direccional, continua y sostenida en el tiempo, que recorre fragmentos que no han sido pensados para aprovechar ese potencial, ese hilo conductor. La incorporación del estudio sistemático de estos paisajes al proyecto de ciudad podría aportar legibilidad y riqueza a las intervenciones en los bordes urbanos; ya hay algunos trabajos que apuntan a la importancia de mejorar estos paisajes, que usan la carretera como base para la

intervención. Usando como punto de vista el del conductor; hemos pretendido demostrar su potencial como hilo conductor que sirva para dar coherencia a los fragmentos, y su utilidad como directriz de trabajo para la gestión de los paisajes de periferia.

Es importante destacar el potencial de la atención a estos paisajes desde el punto de vista de la sensibilización pública, ya que son de disfrute masivo y continuado. Los habitantes de estas ciudades medias todavía se relacionan de una manera cercana con el entorno natural y sus paisajes en donde apoyan parte de su identidad colectiva. “Las normas y planes sirven de poco si no existe una base social que comprenda y asuma la importancia del paisaje como recurso social. (...) La forma y los valores caminan juntos en el paisaje urbano”.<sup>5</sup>

## **CONTINUACIÓN, ASUNTOS DE INTERÉS RELACIONADOS**

### **Aplicación a otros escenarios**

Habría que revisar el sistema de trabajo propuesto según los resultados obtenidos de su aplicación a los casos tratados. Sería interesante ampliar el conocimiento a otras ciudades medias de interior, con el estudio de situaciones en las que la topografía tenga un papel importante tanto para el desarrollo urbano como para el trazado de carreteras (Antequera, Ronda, Guadix, y otras). Estas pruebas permitirían ajustar el sistema de trabajo, de forma que pudiera adecuarse al estudio de un rango más amplio de ciudades.

A partir del conocimiento de estos paisajes en ciudades medias, podríamos acercarnos con más fiabilidad a ciudades más grandes, en las que estos paisajes de acceso han alcanzado unos niveles de alteración importantes ante los que parece obligado posicionarse.

### **Inserción en el planeamiento**

Sería de especial interés buscar el encaje que aspectos relacionados con estos paisajes que hemos estudiado puedan tener en las distintas figuras de planeamiento, especialmente en los Planes Generales de Ordenación Urbana.

Determinación de los criterios a aplicar para conseguir que la ordenación del desarrollo urbano asegure una cierta sensibilidad hacia todos los paisajes.

---

<sup>5</sup> Fernández Salinas, “Paisaje urbano en las ciudades medias”



9. ANEJO





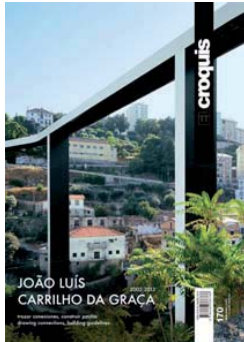
## 9. ANEJO

Se incluyen reflexiones de algunos profesionales de reconocida trayectoria sobre la importancia del paisaje en el desarrollo de su trabajo. Ante situaciones como las que hemos estado estudiando (dispersión, periferia, vanalidad), todos son textos muy relacionados con la práctica de la profesión -con el 'hacer' ciudad-, en los que argumentan su posicionamiento y sus expectativas, y dejan ver su compromiso con el sitio. Desde un trabajo responsable, son gotas de agua que hacen mejorar nuestro entorno cotidiano.

Nos han resultado estimulantes.

## João Luis Carrilho da Graça

Una conversación con João Luis Carrilho da Graça, de Antonio Jiménez Torrecillas



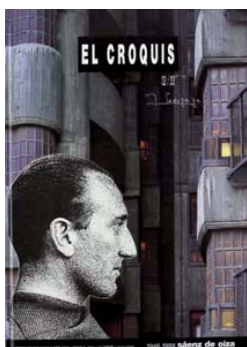
El Croquis 170

Me gusta imaginar que el territorio posee una estructura propia que constituye el sistema inicial de soporte de la vida del hombre en este planeta. Y que sobre este territorio, que también tuvo otros tipos de naturaleza, como lo fue su propia naturaleza salvaje, fuimos construyendo poco a poco. Este pensamiento hace para mí más homogéneo todo lo que pueda ser un determinado lugar de intervención de proyecto. Me gusta imaginar que aunque esté en Lisboa, o en el desierto, o en Nueva York siempre exista esa referencia elemental del territorio, o del paisaje, con su estructura y características propias. Entiendo esto en su sentido más amplio: no solo el clima, los movimientos del sol, los cultivos propios o la vegetación espontánea, también sus construcciones y la cultura de las personas que utilizan ese territorio.

Me gusta imaginar que hacemos las cosas como si fuera la primera vez. Como cuando en Granada, al caminar por la línea de cumbre que se dirige hacia la Alhambra se sabe que más abajo está el agua, y que por allí discurre un camino que tiene miles de años, un camino que para llegar hacia el promontorio donde está ahora La Alhambra siempre ha sido atravesado así, de esa manera, y que a su vez domina toda la Vega de Granada. Me gusta muchísimo recrear en cada proyecto este tipo de sentimientos, el hecho de imaginar el territorio – que se encuentra en ocasiones maravillosamente construido, como ocurre en el caso de La Alhambra de Granada- podría ser un territorio mucho más elemental, mucho más primitivo y que, aun así, uno siempre pudiese constatar cómo un ser humano que llegase y atravesase ese espacio pudiera sentir el aire, los pájaros, la naturaleza, los árboles y el sol, de manera similar a como lo hizo el primer individuo que tuvo esa experiencia. Me interesa esa necesidad de buscar la raíz, de buscar lo más esencial que nos mueve. Tanto que he intentado construir siempre una hipótesis de la armonía preexistente.

## Francisco Javier Sáenz de Oíza

Disertaciones Francisco Javier Sáenz de Oíza 1946-1988



El Croquis 32/33 – edición revisada y ampliada, Madrid 2002

Un tema del que tenemos que hablar es el tema de la ciudad, de la dispersión, o de la concentración urbana, del futuro de la ciudad. Porque es un tema muy interesante, y que está en relación con el ciclo solar de veinticuatro horas. Porque la ciudad está regida, no por el tamaño, sino por el tiempo. Lo que caracteriza a los hechos urbanos es el ritmo repetitivo, cíclico de las veinticuatro horas. De manera que, si tú te afeitas por la mañana, y mañana te afeitas en el mismo sitio, con la misma brocha, no eres nómada, y eso constituye el tamaño de tus días. Lo que distingue a un hombre como ciudadano es que repite sus gestos que a cada veinticuatro horas (cosa que la gente no ha pensado). La situación de la ciudad es constituyente de un hombre que está enraizado en un lugar. Es decir, tú puedes vivir en Valladolid, pero como no puedas mañana volver a repetir tus gestos de ayer en Valladolid hoy, ya no eres ciudadano de esa ciudad. La ciudad está regida por el ciclo solar. Le Corbusier es muy claro, pone el sol como el origen, y en ciclo solar como el fundamento de la ciudad... La ciudad está en crisis, más aún que la arquitectura. Está en bancarrota. Nadie sabe lo que es la ciudad. La crisis de la ciudad es radical, y está promovida por hechos técnicos, que son los que determinan las respuestas intelectuales, o del pensamiento del hombre. La crisis del Renacimiento coincide con la crisis de los objetos técnicos. Nosotros, en cierta medida, somos esclavos de la técnica. La Naturaleza no le deja al hombre libertad del pensamiento. El hombre encuentra un nuevo instrumento y el instrumento determina una nueva forma de aprehender, de tomar, y de captar la realidad.

Porque el hombre no va a dejar el automóvil (es una de mis tesis). El hombre se va a perfeccionar, y dentro de nada será el helicóptero, el helicóptero individual, y dentro de quinientos años llevaremos un sombrero con hélice. Entonces la ciudad se dispersará. La

forma de vida urbana, técnica, perfecta, se dispersara. Por eso, para mí, es muy importante abordar el tema de la villa como forma de entender la ciudad. Creo que se va a volver el concepto de concepto de villa. La villa en tiempos de Adriano, suponía una excursión, un viaje a caballo. Le Corbusier habla de Villa Saboya, introduciendo claramente el concepto de villa, porque efectivamente está a unos 40 km de París. Y va a ser usada como ocupación urbana de un urbano que se aparta de la ciudad para seguir siendo urbano. No se trata un ser urbano que quiera ocupar el territorio de otra manera. ... El movimiento circular ha sido clave en mi pensamiento a lo largo de mi vida. Estoy por ello en una situación de crisis muy grande. estoy por tomar mis libros y decir que me los lleven todos a Pollensa, porque ahora me he avecindado el Pollensa, y soñar con escribir un cuaderno, no digo "escribir un libro", sino: "escribir un cuaderno" y ese será mi final. Y será mi final en el campo, pero más urbano, más urbanita que nunca. Es decir, que a lo mejor aquí la agresión del medio no te he permite ser urbano, y allí me va a permitir comunicarme con vosotros más aún que si estuviera aquí. La vuelta a la Naturaleza es una vuelta, dijéramos, creativa, dominadora. El hombre primitivo es esclavo del medio, y tú quieres dominar el medio, pero para poseerlo, no para olvidarlo. El hombre utiliza todos los recursos de la técnica para poseer de nuevo la naturaleza, o sea, la recuperación del tiempo perdido, la vuelta al paraíso. El progreso es ser como los dioses, fundar la Tierra, no hacer una piedra opuesta, sino fundarla tú, controlarla tú, gobernar tú el clima. Los dioses dominan el clima, yo no, pero las técnicas de instrumentación me permitirán acercarme a dominarlo. Luego al final, diríamos, es la vuelta a la Naturaleza, a volver cuando ya no eres esclavo ella, el movimiento circular recuperado...

## Yorgos Simeoforidis

Yorgos Simeoforidis “Transiciones”. El presente texto es una adaptación del artículo “Transitions”, publicado en el catálogo Chez soi en ville, urbaniser les quartiers d'habitat, EUROPAN 3, París, ed. European, 1994



EUROPAN 3

Hoy se dibujan nuevos espacios generados, por ejemplo, por la creciente coexistencia entre el automóvil, el espacio público y el hábitat, por la integración del teletrabajo en la vivienda o por la contundente presencia de las infraestructuras en el territorio.

¿Cuál es entonces el marco de la cuestión?

Para el discurso de los CIAM, los espacios de transición eran aquellos que relacionaban la vivienda con el ocio, como una “prolongación de la residencia (1934)” provocada por la “pérdida de contacto con la naturaleza (1937)”. Después de la Segunda Guerra Mundial, los arquitectos del TEAM 10 sostenían, por el contrario, que “el paisaje, núcleo de la ciudad, era esencialmente un paisaje cívico”. Un lugar donde la expresión cívica de la ciudad debía encontrar su apogeo. Paisaje cívico opuesto al paisaje natural y en el que eventualmente “los elementos naturales -incluso los árboles- no dejan de resultar incongruentes (1951)”

(...) El discurso contemporáneo que no reposa en la tradición persigue un nuevo espacio público abierto, allá donde una naturaleza -incluso artificial- coexiste con la ciudad. La noción de “espacio abierto” aparece así asociada a la noción de “paisaje”, entendido en un sentido más amplio que aludiría tanto al entorno natural como al artificial.

La cuestión emerge en un momento en el que es preciso una nueva reflexión sobre concepto de espacio abierto, libre, frente al fenómeno “reconstructivista” causado por la “reurbanización” de los últimos diez años. Un discurso sensible al factor ecológico -el espacio

“verde”-, pero también al factor cultural y artístico – el land-art, la fuerza de lo efímero, la difusión del “paisajismo”, la constante transgresión de los límites-, en una nueva definición arquitectónica del proyecto que ya no reposa en la seguridad de la tradición disciplinar.

En este contexto cabe insistir en la idea de “vacío” como hipótesis asociada a la propia idea de ciudad (...).

Si en Europa son las líneas de contorno -la “presencia” arquitectónica- las que deciden tradicionalmente la fisonomía urbana, esa “arquitectura de los muros”, ese predominio de la forma se enfrenta por el contrario a otro tipo de tradición, a una posible a una posible arquitectura del suelo capaz de privilegiar el contenido, el uso cambiante en función de las mutaciones sociales (frente a una forma que, una vez decidida, difícilmente puede ser modificada...)

Nuevos proyectos en los que aparecen contornos borrosos, ambiguos, formas aleatorias o vagas, espacios fluidos entre exterior e interior, y una comunión con la naturaleza hecha precisamente a través de esos nuevos espacios de transición, elásticos y flexibles..., generados a partir de la redefinición de la situación del espacio público contemporáneo y su relación con la vivienda

## Le Corbusier



Cómo concebir el urbanismo

Pues mediante un comportamiento falso – debilidad, falta de coraje, pereza imaginativa- algunos querrían cerrar el camino a las invenciones (para que no perturben, mejor aún para que dejen de perturbar, para hacerlas cesar tan cabalmente que queden suprimidas y que vuelvan los tiempos pasados, decorados en este giro del razonamiento con atractivos excepcionales). Para dar este giro se ha recurrido a lo espiritual, instituyéndolo adversario de la técnica. Se ha apelado a la sensibilidad y se la ha mostrado maltratada, perturbada, contrariada por los productos de la técnica. Se las ha puesto como adversarios, técnica contra espiritualidad. Y se ha puesto en guardia al país, a la opinión, a los corazones. Se ha emprendido una cruzada. Intereses de toda especie estaban en juego (a la sombra de la pereza): se ha llevado el debate al campo de Dios y del Diablo – la lucha de la espiritualidad contra la materialidad-. Y en las horas patéticas de las grandes decisiones, de la gran partida posible de una civilización hacia sus destinos armoniosos, se ha encallado la máquina.

La realidad para quien quiera verla es, empero, positiva: las técnicas han ampliado el campo de la poesía. De ningún modo han limitado los horizontes, matado los espacios y encerrado a los poetas en calabozos. Mediante la precisión de los instrumentos de medición han abierto asombrosamente los espacios ante nosotros... y en consecuencia el sueño: los mundos estelares y las profundidades de la vida en nuestra tierra. Sueño y poesía brotan a cada instante en esta progresión técnica. De modo que la cuestión no está allí.

Se ha creado un artificioso mundo del espíritu en que éste, abandonando las alegrías de la invención y la creación, sólo se satisface con el culto del recuerdo. Recuerdo cuya sustancia, dicho sea de paso, se falsea.





## 10. BIBLIOGRAFÍA Y FIGURAS



## 10. BIBLIOGRAFÍA

- Ábalos, Iñaki. *Naturaleza y artificio: El ideal pintoresco en la arquitectura y el paisajismo contemporáneos*. Barcelona: Gustavo Gili 2009.
- Ábalos, Iñaki. *Atlas Pintoresco*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 2005.
- Ábalos, Iñaki. "La belleza *termodinámica*". *Circo*, época 7 n°157 (2008). Publicación digital Luis M. Mansilla, Luis Rojo y Emilio Tuñón, eds., último acceso mayo 2017, [http://www.mansilla-tunon.com/circo/epoca7/pdf/2009\\_157.pdf](http://www.mansilla-tunon.com/circo/epoca7/pdf/2009_157.pdf)
- Ábalos, Iñaki, dir. *Campos de batalla*. Barcelona: Col·legi d'Arquitectes de Catalunya, 2005.
- Ábalos + Sentkiewicz arquitectos. *Cuatro observatorios de la energía*. La Palma: Colegio Oficial de Arquitectos de Canarias, Demarcación de La Palma, 2007.
- Almoguera Salent, María del Pilar. *La ciudad cambia de escala: Sevilla Metropolitana*. Sevilla: Universidad de Sevilla, Secretariado de Publicaciones, 2008.
- Almoguera Salent, María del Pilar. "Formación de tejido urbano y expansión metropolitana. Políticas de vivienda en España". En *Proyecto UrbSpain, el impacto del modelo autonómico en las ciudades españolas* (Universidad Autónoma de Madrid, Colección Estudios 150, 2012):261-283
- Alonso García, Eusebio. "El espacio público en Le Corbusier. Evolución de su pensamiento y de sus estrategias formales". Presentación en Congreso Internacional *Le Corbusier, 50 years later*. Universitat Politècnica de València, 2015. Publicación digital UPV, último acceso mayo 2017, <http://ocs.editorial.upv.es/index.php/LC2015/LC2015/paper/viewFile/1012/1357>
- Álvarez Sala, Damián. "Sobre la claridad en el paisaje". Publicación digital Centro de Estudios Paisaje y Territorio (2000), último acceso mayo 2017, <http://paisajeyterritorio.es/assets/sobre-la-claridad-en-el-paisaje.-alvarez-sala%2c-d.pdf>
- Amos Ih Tiao Chang. *El Dao de la Arquitectura*. Granada: Col. estudios asiáticos, ed. Comares, 2011.
- Angrilli, Massimo. "Greenways". *Urbanistica*, n°113, Istituto Nazionale di Urbanistica, Roma (1999):92-97.
- Anibarro, Miguel Ángel. "El paisaje en la ciudad moderna". *Cuaderno de notas COA Baleares* (1991):91-99.
- Appleyard, Donald, Kevin Lynch y John R. Myer. *The view from the road*. MIT Press, 1964.
- Arias Sierra, Pablo. "El Problema del Paisaje en los Actuales Desarrollos Suburbanos". Tesis doctoral. Universidad de Sevilla. 2001.
- Arteta Grisaleña, Jon. "El paradigma de la complejidad en el diseño arquitectónico y urbano". Tesis doctoral. Programa de Doctorado en Arquitectura, Universidad Alcalá de Henares, 2017.

Atributos urbanos, marco de reflexión y debate en torno a la ciudad contemporánea, "Glosario", último acceso mayo 2017, <http://atributosurbanos.es/glosario/>

Ayuntamiento de Sevilla. *Plan Estratégico Sevilla 2010*. Sevilla: Plan Estratégico Sevilla, 2002.

Proyecto "Anillo Verde de Vitoria-Gasteiz". Página web del proyecto, último acceso mayo 2017, <http://www.vitoria-gasteiz.org/we001/was/we001Action.do?idioma=es&accionWe001=ficha&accion=anilloVerde>

Barba, José Juan. "Ciudad genérica y ciudad queer". *Formas de arquitectura y arte*, nº 17 (2007):14-25.

Bardají, Enrique. "El planeamiento de escala intermedia como corazón del planeamiento español: una propuesta de nueva organización de las figuras de planeamiento". *CyTET*, nº169-170 (2011): 579-585.

Benévolo, Leonardo. *Historia de la arquitectura moderna*. Barcelona: Gustavo Gili (7ª ed. 1994, 1ª ed. 1974)

Bernabéu, Jorge, y Miguel Aguiló. "Las Obras Públicas en la formación de la ciudad". *CyT.ET*, nº169-170 (2011):555-560.

Bonet Correa, Antonio. "Las ciudades de tamaño mediano y óptimo en Andalucía". *Revista PH*, nº63 (2007): 62-68.

Borden, Iain. "Driving at speed: urban experience and the automobile". Trabajo de investigación, 2006. Publicación digital, último acceso mayo 2017, [https://www.academia.edu/4246932/Driving\\_at\\_Speed\\_Urban\\_Experience\\_and\\_the\\_Automobile](https://www.academia.edu/4246932/Driving_at_Speed_Urban_Experience_and_the_Automobile)

Busquets Fábregas, Jaume, y Albert Cortina Ramos. *Gestión del paisaje: Manual de protección, gestión y ordenación del paisaje*. Barcelona: Ariel, 2009.

Busquets Fábregas, Jaume, Hom Santolaya, Cinto, and Bosch Casadevall, Josep María. 2007. *Buenas Prácticas de Paisaje: Líneas Guía*. Barcelona: Generalitat de Catalunya. Departament de Política Territorial i Obres Públiques. Direcció General d'Arquitectura i Paisatge.

Cabrera Manzano, David. "Nuevos lugares metropolitanos de la ciudad región de Granada". *Ciudades*, Revista del Instituto Universitario de Urbanística Universidad de Valladolid, nº16, (2013):71-92.

Cáceres Clavero, Francisco, dir., Michela Ghislanzoni, Manuel Bernal Márquez, Daniel Romero Romero, Juan José Guerrero Álvarez, Fernando Jiménez de Azcárate Fernández, José Manuel Moreira Madueño. "Horizontes permanentes y fondos escénicos. Primera aproximación a la identificación de la estructura visual del territorio andaluz" [Archivo de ordenador]. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, 2014.

Camicià, Sandra, coord., et al., "Guida alle buone pratiche per il paesaggio delle infrastrutture. Accessi ai centri urbani", PAYS.DOC Programa INTERREG IIIB, Regione Umbria, 2007.

Campos Sánchez, Sergio. "Estrategias urbanas para las ciudades medias andaluzas". Tesis doctoral. Departamento de Urbanismo y Ordenación del Territorio, Universidad de Granada, 2012.

- Campos Sánchez, Sergio, y Francisco Javier Abarca Álvarez. "Viejas y nuevas centralidades en las ciudades medias andaluzas: evolución y estrategias urbanas". *Ciudades*, Revista del Instituto Universitario de Urbanística Universidad de Valladolid, nº16, (2013):145-165.
- Campos Sánchez, Sergio, y Francisco Javier Abarca Álvarez. "Emplazamiento y localización en el origen y desarrollo de la forma urbana de las ciudades medias andaluzas de interior". *Cuadernos Geográficos*, nº52(1) (2013): 288-317.
- Canna Skinner, Romina. "De cuando la autopista quiso hacer ciudad: Tres arquitectos en busca de la disciplina". *Repensar Encamp*. Barcelona: Escola Tècnica Superior d'Arquitectura ESARQ (UIC), LAU Laboratori Àrea d'Urbanisme (2011):16-21.
- Cano García, Gabriel. "Clasificaciones urbanas en Andalucía. Las ciudades medias". *Revista de Estudios Andaluces*, nº27 (2008): 115-153.
- Caravaca, Inmaculada, Gema González, Antonio García, Víctor Fernández, y Aída Mendoza. "Conocimiento, innovación y estrategias públicas de desarrollo: análisis comparado de tres ciudades medias de Andalucía (España)". *Eure*, vol. 40, nº 119 (2004): 49-74.
- Carbonell, Adrià. "Lecturas de la periferia". Trabajo de investigación. Metropolis program in architecture and urban culture, 2009. Publicación digital en Fundación Arquia, último acceso mayo 2017, [http://fundacion.arquia.es/files/public/media/MsD6Yi--3xVHSq85\\_iJla9Tnslo/MzM4MzM/MA/f\\_pdf.pdf](http://fundacion.arquia.es/files/public/media/MsD6Yi--3xVHSq85_iJla9Tnslo/MzM4MzM/MA/f_pdf.pdf)
- Carracedo García-Villalba, Óscar, y Pere Vall Casas. "Espacios libres en sistemas urbanos. Claves para el proyecto del espacio libre intermedio". *Repensar Encamp*. Barcelona: Escola Tècnica Superior d'Arquitectura ESARQ (UIC), LAU Laboratori Àrea d'Urbanisme (2011):48-53.
- Chueca Goitia, Fernando. *Breve Historia Del Urbanismo*. Madrid: Alianza Editorial, 1998 (1ª ed. 1968)
- Conde, Fernando. *Metropolización, territorio y vivienda en Andalucía: culturas e identidades urbanas*. Sevilla: Empresa Pública de Suelo de Andalucía, Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía, 2007.
- Consejería de Obras Públicas y Transportes, Centro de Estudios Paisaje y Territorio. *1er Congreso Paisaje e Infraestructuras: Libro de actas*. Sevilla: Junta de Andalucía, Consejería de Obras Públicas y Transportes, 2007.
- Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. "Informe sobre la conveniencia del levantamiento parcial de la protección paisajística sobre el escarpe del TM de Bonares, atendiendo a sus condiciones de visibilidad objetivas". REDIAM, 10 febrero 2014.
- Consejería Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. *Diagnóstico ambiental de las ciudades andaluzas de más de 30.000 habitantes*. Sevilla: Consejería Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, Junta de Andalucía, 2001.
- Consejería Obras Públicas y Transportes. *I Congreso de Paisaje e Infraestructuras*. Sevilla: Consejería de Obras Públicas y Transportes, 2007.
- Consejería Obras Públicas y Transportes. *II Congreso de Paisaje e Infraestructuras*. Sevilla: Consejería de Obras Públicas y Transportes, 2010.

- Le Corbusier. *Principios de urbanismo*. Barcelona: Ariel, 1989 (1ª ed. 1942)
- Le Corbusier. *Cómo concebir el urbanismo*. Buenos Aires: Infinito, 2006 (1ª ed. original 1946)
- Coronado Tordesillas, José María, y Maddi Garmendia Antín. "Las carreteras y el planeamiento. Una relación imperfecta". Presentación en I Congreso Urbanismo y Ordenación del Territorio, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. 2008. Publicación digital, [http://www.ciccp.es/biblio\\_digital/Urbanismo\\_/congreso/pdf/020206.pdf](http://www.ciccp.es/biblio_digital/Urbanismo_/congreso/pdf/020206.pdf)
- Coronado Tordesillas, José María, y Maddi Garmendia Antín. "Carreteras-planeamiento. Algunas claves de la evolución histórica de una relación imperfecta". *Ciudades*, nº 11 (2008):33-51.
- Cullen, Gordon. *El Paisaje Urbano: Tratado de estética urbanística*. Barcelona: Blume, 1977.
- Cuyás Palazón, Mercedes. "Urbanismo ambiental y evaluación estratégica". Tesis doctoral. Universidad de Gerona. 2006.
- Delgado Bujalance, Buenaventura, y Antonio García García. "Una aproximación a los nuevos paisajes de la metápolis en Andalucía". *Scripta Nova: revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, nº13 (2009): 281-309.
- Diáñez Rubio, Pablo. "Libro blanco del paisaje metropolitano de Sevilla. Paisajes del territorio". Artículo inédito, 2006.
- Díaz Quidiello, Juan Luis. "Las ciudades medias interiores en el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía". *Revista PH*, nº 63 (agosto 2007): 44-53.
- Díaz-Recasens, Gonzalo. "Golden Lane. Sobre la cualidad vacía del espacio público en la obra de los Smithson". *Proyecto, Progreso, Arquitectura*, nº5, Universidad de Sevilla (2011):60-71.
- Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo. *Análisis urbanístico de centros históricos de Andalucía: ciudades medias y pequeñas*. Sevilla: Consejería Obras Públicas y Transportes, 2001.
- Dirección General de Arquitectura, Vivienda y Suelo. *Áreas urbanas +50. Información estadística de las grandes áreas urbanas españolas*. Madrid: centro publicaciones Ministerio de Fomento, 2013.
- Domínguez Vela, Juan José. "Carreteras y territorio. Formación de la red provincial de Sevilla (1833-1997)". Tesis doctoral. Departamento de Geografía Física Universidad de Sevilla, 2006.
- Dunham-Jones, Ellen, y June Williamson. *Retrofitting suburbia: urban design solutions for redesigning suburbs*. New Jersey: John Wiley & Sons cop., 2009.
- Ecosistema urbano. "Reinventarse o morir. Transformación de centros comerciales bajo el nuevo paradigma económico/urbano". Blog profesional, último acceso mayo 2017. <http://ecosistemaurbano.org/ecosistema-urbano/reinventarse-o-morir-transformacion-de-centros-comerciales-bajo-el-nuevo-paradigma-economicourbano/>
- Espace croisé, ed. *Euralille: The making of a new city center: Koolhaas, Nouvel, Portzamparc, Vasconti, Duthilleul: Architects*. Basel: Birkhäuser, 1996.



- Español Echániz, Ignacio. "La recuperación del valor del paisaje urbano, una respuesta a la banalización desde las identidades del universo metropolitano". *IT Ingeniería del territorio*, revista del colegio de ingenieros de caminos, canales y puertos, nº75 (2006):10-17.
- del Espino Hidalgo, Blanca. "Sostenibilidad en centros históricos andaluces. Las ciudades medias del centro de Andalucía". Tesis doctoral. Sevilla: Universidad de Sevilla, 2015.
- del Espino Hidalgo, Blanca. "Ciudades medias, paisajes y espacios de transición". Texto en actas de VII Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo, Barcelona-Montevideo, junio 2005.
- Esteban Noguera, Juli. *Elementos de Ordenación Urbana*. Barcelona: UPC, 1998.
- Fariña Tojo, José. "Cambiar el modelo urbano". *Ciudades*, nº18 (1-2015):69-79.
- Fariña Tojo, José. "Viaje a la periferia". Blog profesional, último acceso mayo 2017. <https://elblogdefarina.blogspot.com.es/2014/12/viaje-la-periferia.html>
- Fariña Tojo, José. "Defender el patrimonio identitario". Blog profesional, último acceso mayo 2017. <https://elblogdefarina.blogspot.com.es/2014/03/defender-el-patrimonio-identitario.html>
- Fariña Tojo, José. "Dos libros sobre paisaje urbano". Blog profesional, último acceso mayo 2017, <https://elblogdefarina.blogspot.com.es/2014/05/dos-libros-sobre-paisaje-urbano.html>
- Fariña Tojo, José. "La ecología del miedo". Blog profesional, último acceso mayo 2017, <https://elblogdefarina.blogspot.com.es/2017/04/la-ecologia-del-miedo.html#more>
- Fariña Tojo, José, y José Manuel Naredo, dir. Libro blanco de la sostenibilidad en el planeamiento urbanístico español. Madrid: Ministerio de Vivienda Gobierno de España, 2010
- Fariña Tojo, José, y Julio Pozueta. *Tejidos residenciales y formas de movilidad*. Madrid: Cuadernos de investigación urbanística, nº12, DUyOT Universidad Politécnica de Madrid, 1995.
- Feria Toribio, José María. El sistema urbano andaluz: Aglomeraciones urbanas, áreas de centralidad y ámbitos desarticulados. Sevilla: Instituto de Desarrollo Regional, 1992.
- Fernández-Baca Casares, Román, Silvia Fernández Cacho y Pedro Salmerón Escobar, dir. *Guía del Paisaje Histórico Urbano de Sevilla*. Sevilla: Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico, Consejería de Educación, Cultura y Deporte Junta de Andalucía, 2015.
- Fernández-Galiano, Luis, ed. *AV Monografías RCR arquitectes*. Madrid: Arquitectura Viva, 2015.
- *AV Monografías 169 Ábalos+Sentkiewicz: Form, Matter, Energy*. Madrid: Arquitectura Viva, 2014.
- *AV Monografías 176 Le Corbusier: An Atlas of Landscapes*. Madrid: Arquitectura Viva, 2015.
- *AV Monografías 156 Elogio de la ciudad compacta*. Madrid: Arquitectura Viva, 2012.
- Fernández Salinas, Víctor. "Paisaje urbano en las ciudades medias". *PH Boletín del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico*, nº 63 (agosto 2007): 54-61.

- Ferrer Viana, Ferran. "Un espacio propio para el paisaje". Blog de ciudad y urbanismo Universitat Oberta de Catalunya, último acceso mayo 2017, <http://ciudad.blogs.uoc.edu/post/103127303472/un-espacio-propio-para-el-paisaje>
- Frolova, Marina. "La evolución reciente de las políticas de paisaje en España y el convenio europeo del paisaje". *Proyección*, nº6 (2009)
- Gaja i Díaz, Fernando. "El espacio público una especie amenazada. Catálogo de agresiones, decálogo para su recuperación". *Ciudades (im)propias: la tensión entre lo global y lo local*, II Congreso internacional arte y entorno. Valencia: CIAE y UPV, 2009:165-173.
- Galindo, Julián, y Annalisa Giocoli. "Los bordes de la ciudad metropolitana: apuntes para repensar la ciudad". *QRU Quaderns de Recerca en Urbanisme*, nº2 (2013):100-117.
- Gallion, Arthur B., y Simon Eisner. *Urbanismo: planificación y diseño*. México: Compañía editorial Continental, 1963.
- Ganau Casas, Joan, y Joan Vilagrasa Ibarz. "Ciudades medias en España: posición en la red urbana y procesos urbanos recientes". *Mediterráneo económico*, nº 3 (2003):37-73.
- García Acuña, Eduardo. "La ciudad genérica". Blog profesional, último acceso mayo 2017. <https://eduardogarciacompo.wordpress.com/2010/10/21/la-ciudad-generica-rem-koolhaas/>
- García Barba, Federico. "Broadacre city". *Arquiscopio* publicación web, último acceso mayo 2017, <http://arquiscopio.com/archivo/2013/08/10/broadacre-city>
- García Cordón, Juan Carlos, Ángela de Meer Lecha-Marzo, y Leonor de la Puente Fernández. "Experiencias de análisis territorial y zonificación para la integración del desarrollo, el patrimonio y el paisaje en la ordenación del territorio". *Ciudades*, nº15 (2012):89-113
- García García, Miriam, y Eduardo Delgado Orusco, dir. "Guía de Integración Paisajística de los Polígonos Industriales y Parques Empresariales de Cantabria". Sican S.L., 2010.
- Garrote Mestre, Lucía, coord. *Simposio Patrimonio Cultural, Paisaje e Infraestructuras: Actas*. Valladolid: Fundación del Patrimonio Histórico de Castilla y León, 2012.
- González Martínez, Plácido. "El quinto pino, arquitecturas en la periferia: donde Andalucía ya no queda tan lejos". *Neutra*, nº17 ciudad post-periferia, Colegio Oficial de Arquitectos Sevilla (2009):48-57
- González Rodríguez, Miguel Ángel, Fernando Benito Rey, Bartolomé Muñoz Pozo, y Cristina Ortiz Molina. *Paisaje y ferrocarril en el Valle del Guadalquivir. Recuperación de entornos ferroviarios en la provincia de Córdoba*. Consejería de Fomento y Vivienda, Secretaría General Técnica, Servicio de Publicaciones, 2013.
- Gregotti, Vittorio. "De la atopía". *UR Urbanisme*, nº 9-10 (1992):78-80.
- Grup de Recerca en Urbanisme. *Umbrals En La Ciutat*. Barcelona: Departament d'Urbanisme i Ordenació del Territori, Universitat Politècnica de Catalunya, 2013.

- Gurrutxaga San Vicente, Mikel. "Percepción del paisaje urbano cotidiano: comparación de preferencias entre un barrio periférico del siglo XXI y la ciudad del XX en Vitoria Gasteiz". *Ciudad y Territorio estudios territoriales*, nº 173 (2012):499-509.
- Herce Vallejo, Manuel. *El negocio del territorio: Evolución y perspectivas de la ciudad moderna*. Madrid: Alianza Editorial, 2013.
- Herce Vallejo, Manuel. *Sobre la movilidad en la ciudad*. Barcelona: Reverté, 2009.
- Herce Vallejo, Manuel. "Las formas del crecimiento urbano y las variantes de carretera". Tesis doctoral. Universitat Politècnica de Catalunya, Departament d'Infraestructura del Transport i del Territori, 1995.
- Herce Vallejo, Manuel. "Carreteras para una movilidad equitativa". *Revista Obras Públicas ROP*, nº3540 (febrero 2013):21-29
- Herce Vallejo, Manuel, y Francesc Magrinyà Torner. *La ingeniería en la evolución de la urbanística*. Barcelona: Arquitect, ed. UPC, 2002.
- Hildenbrand Scheid, Andreas. "Instrumentos de intervención sobre el paisaje. Ejemplos de buenas prácticas de la experiencia internacional". *Paisaje y ordenación del territorio*. Consejería Obras Públicas y Transportes Junta de Andalucía, 2002:193-212.
- Hormigo Ventura, Juan Pedro. "La evolución de los factores de localización de actividades". Tesina. Universidad Politécnica de Cataluña, Escola Tècnica Superior d'Enginyers de Camins, Canals i Ports de Barcelona. 2006.
- Instituto de Cartografía de Andalucía. *Atlas de la Historia del Territorio de Andalucía* [Archivo de ordenador]. Sevilla: Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio, Instituto de Cartografía de Andalucía, 2009.
- Jacobs, Jane. *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Madrid: Capitán Swing Libros, edición 2013 (1ª edición original 1961)
- Jiménez Hernández, Alejandro. "Herramientas SIG para el estudio de la Carmona romana". *Revista del Seminario de Arqueología de la Universidad Pablo de Olavide de Sevilla ROMVLA*, nº 11 (2012):7-26.
- Jiménez Rodríguez, Javier. "Los siglos XVII al XX". *Alcalá de Guadaira pasado, presente y futuro*. Ayto. Alcalá de Guadaira, 1995: 83-131.
- Jorge Camacho, Cristina. "De las instalaciones urbanas a las infraestructuras territoriales a través de sus métodos de representación". *Revista Urbano*, nº31 (2015):52-63.
- Juárez Chicote, Antonio, y Fernando Rodríguez Ramírez. "El espacio intermedio y los orígenes del Team X". *Proyecto Progreso Arquitectura*, nº11 (2014):52-63.
- Juaristi Linacero, Joseba. "Algunas reflexiones sobre la revitalización y regeneración urbana en Asturias central y en el Bilbao metropolitano (1980-2010)". *Proyecto Urbspain, El impacto del modelo autonómico en las ciudades españolas*. Madrid: ed. UAM, 2012:467-518.

- Junta de Andalucía Consejería de Obras Públicas y Transportes. *Observatorio virtual del paisaje urbano mediterráneo* [archivo digital]. Sevilla: Consejería de Obras Públicas y Transportes, 2007.
- Junta de Andalucía. *Plan+Interior, Estrategia integral de fomento del turismo de interior sostenible de Andalucía horizonte 2020*, Decreto 77/2016, de 22 de marzo, BOJA nº68, de 12 de abril de 2016.
- Laboratorio del Paisaje del IAPH. *Paisajes y patrimonio cultural en Andalucía. Tiempo, usos e imágenes*, Colección PH cuadernos .Consejería de Cultura Junta de Andalucía, 2010.
- Lalana Soto, José Luis. "El paisaje urbano histórico: modas, paradigmas y olvidos". *Ciudades*, nº 14 (2011):15-38.
- Larive López, Enrique, y M. Victoria Segura Raya. "Programa de actuación paisajística en el Distrito Minero Linares\_La Carolina" (Instrumental e Inventario). Trabajo de investigación promovido por la Dirección General de Arquitectura y Vivienda (Orden 30 de junio de 2005). Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía. 2008.
- López Ontiveros, Antonio "La agrociedad andaluza: caracterización, estructura y problemática". *Estudios regionales*, nº39 (1994): 59-91.
- Lynch, Kevin. *La Imagen de La Ciudad*. Barcelona: Gustavo Gili, 2015 (1ª ed. original MIT 1960)
- Maderuelo, Javier. "La actualidad del paisaje". *Paisaje y pensamiento*. Madrid: Abada editores, 2006: 236-252.
- Maderuelo, Javier. "El paisaje urbano". *Estudios Geográficos*, vol.LXXI nº 269 (2010):575-600
- Mallarach, Josep M. "La incorporación del paisaje en el planeamiento urbanístico y la ordenación territorial de Cataluña". *El paisaje y la gestión del territorio*. Barcelona: Diputació de Barcelona, 2006: 427-437.
- Martí Aris, Carlos. "De la periferia urbana a la ciudad policéntrica". *Expediitio*, nº 5 (2011):28-45.
- Martín, Marcelo, coord. *Patrimonio y ciudad: reflexión sobre centros históricos. Contenido de las II Jornadas de Patrimonio de Priego de Córdoba, celebradas en esa ciudad del 26 al 29 de octubre de 1994*. Sevilla: Junta de Andalucía, Consejería de Cultura, Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico, 1994.
- Martín Duque, J.F., coord. *Transformaciones del Paisaje en áreas de influencia de grandes núcleos urbanos: Actas de las V Jornadas sobre el paisaje: Segovia, 23 al 31 de octubre de 1992*. Asociación para el Estudio y Ordenación del Paisaje, 1993.
- Martín Ramos, Ángel, ed. "Bernardo Secchi". *La calle moderna en 30 autores contemporáneos y uno pionero*. Barcelona: UPC (2014):203-208.
- Martínez de Carvajal, Ángel Isac. "La Ley del Patrimonio Histórico Andaluz (2007) y el Planeamiento Urbanístico". *Revista electrónica E-rph*, nº3 (2008):1-28.
- Martínez de Pisón, Eduardo, y Joan Nogué i Font. *Miradas sobre el paisaje*. Madrid: Biblioteca Nueva, 2009.

- Mata, Rafael, and Alex Tarroja. *El paisaje y la gestión del territorio: Criterios paisajísticos en la ordenación del territorio y el urbanismo*. Barcelona: Diputació, 2006.
- Mata Olmo, Rafael. "Métodos de estudio del paisaje e instrumentos para su gestión; consideraciones a partir de experiencias de planificación territorial". *El paisaje y la gestión del territorio: criterios paisajísticos en la ordenación del territorio y el urbanismo*. Barcelona: Diputació de Barcelona, 2006:199-240.
- Mayorga, Miguel. "Espacios de centralidad urbana y redes de infraestructuras". Tesis doctoral. Dpto. de infraestructura del transporte y del territorio, Universidad Politécnica de Cataluña. 2013.
- Moneo, Rafael. "El urbanismo contemporáneo: 1950-1980". *Vivienda y Urbanismo en España*. Madrid: Banco Hipotecario (1982)
- Montaner, Josep Maria. "Tony Garnier: la anticipación de la ciudad industrial". *Annals d'arquitectura*, nº4 (1987):81-92.
- Muñoz Martínez, Antonio. "El Plan Turístico de Ciudades Medias: el interior avanza". *Revista PH*, nº63 (2007):70-74.
- Muñoz Ramírez, Francesc. "urBANALització, La producció residencial de baixa densitat a la província de Barcelona 1985-2001". Tesis doctoral. Universitat Autònoma de Barcelona, Departament de Geografia. 2004.
- Muñoz, Francesc. *Urbanización. Paisajes comunes, lugares globales*. Barcelona: Gustavo Gili, 2008.
- Muñoz, Francesc. "Los paisajes de la periferia hoy: construyendo la mirada sobre la ciudad del siglo XXI". *Franges, els paisatges de la perifèria*, original y resúmenes en castellano (Barcelona: Observatorio del Paisaje de Cataluña, 2012)
- Navascués Palacio, Pedro. "La Ciudad Lineal de Arturo Soria". *Villa de Madrid*, nº 28 (1969):49-58. En archivo digital UPM [http://oa.upm.es/7682/1/Villa\\_28.pdf](http://oa.upm.es/7682/1/Villa_28.pdf)
- Nogué i Font, Joan. "Las carreteras y el paisaje". *Entre paisajes*. Barcelona: ed. Àmbit (2009)
- Nogué i Font, Joan. "El retorno al paisaje". *Enrahonar*, nº45 (2010):123-136
- Nogué i Font, Joan. "La emergencia de territorios sin discurso y de paisajes sin imaginario". *Ambienta: revista del Ministerio de Medio Ambiente*, nº63 (2007):27-35.
- Nogué i Font, Joan. "Turismo, percepción del paisaje y planificación del territorio". *Estudios Turísticos, Instituto de Estudios Turísticos*, nº115 (1992): 45-54.
- Nogué, Joan, y Laura Puigbert, Gemma Bretcha, Àgata dos Santos, eds. *Franges. Els paisatges de la perifèria*. Olot: Observatori del Paisatge de Catalunya, 2012.
- Padrés Creixell, Santiago, y Santiago Vela Parés. "El modelo teórico del Plan Cerdà". *2c: construcción de la ciudad*, nº 6-7 (1976):46-55.

- Pardo García, Santiago Manuel. "Las vistas panorámicas de núcleos urbanos: Propuesta para su análisis y aplicación al caso de Andalucía". Universidad de Málaga, Servicio de Publicaciones y Divulgación Científica, 2015.
- Perec, Georges. *Especies de espacios*. Barcelona: Montesinos 2007 (1ª ed. 1974)
- Pérez Sánchez, Begoña. "¿De sistema productivo local a medio innovador? El caso de Lucena en Andalucía". XXV Reunión de estudios regionales, Universidad de Sevilla, 1999.
- Pintos Marín, M. Rosario, dir. fac., Buenaventura Delgado Bujalance, Antonio García García, Francisco José Torres Gutiérrez, coord. *Ambientes, ventanas y miradas en paisajes de Andalucía y Marruecos*. Sevilla: Junta de Andalucía Consejería de Medio Ambiente, 2007.
- Pozo Soro, Félix. *Sevilla: Paisaje transformado*. Sevilla: Colegio Oficial de Arquitectos de Andalucía Occidental, Demarcación de Sevilla, 1992.
- Prieto de la Viesca, Carolina, dir., Beatriz Castellano Bravo, Beatriz González Sancho, Álvaro Raigada Vizuet. "Atlas de los espacios vacantes del litoral atlántico de Andalucía". Proyecto de investigación en materia de Vivienda y Arquitectura (Orden de 3 de marzo de 2009). Junta de Andalucía. 2009.
- Queiro Quijada, Ramón. "Patronato Municipal y Real Patronato de Casas Baratas de Sevilla. Aportaciones a la conformación de la ciudad a través de la vivienda social, 1913-1986". Tesis doctoral. Dpto. Urbanística y ordenación del territorio, Universidad de Sevilla, 2015.
- Ramos Garrido, Ana. "Los barrios marginales de la periferia en el cine español contemporáneo". Trabajo fin de máster en guión, narrativa y creatividad audiovisual. Facultad de comunicación, Universidad de Sevilla. 2016.
- Recuenco Aguado, Luis. *Frente al POTAUS: Área metropolitana y Plan Subregional de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Sevilla*. Sevilla: Universidad de Sevilla, 2008.
- Riesco Chueca, Pascual, y José Gómez Zotano, coord., et al. *Marco conceptual y metodológico para los paisajes españoles: aplicación a tres escalas espaciales*. Sevilla: Junta de Andalucía, Consejería de Obras Públicas y Vivienda, Centro de Estudios Paisaje y Territorio, 2010.
- Roch Peña, Fernando. "La Ciudad Jardín. La urbanidad revisada". *Ciudades*, nº6 (2000-2001):21-33.
- Rodríguez Lorite, Irene. "Urbanización descontextualizada y condiciones locales. Cinco casos de estudio en España". *Territorios en formación*, nº 05 (2013):101-116.
- Romero, Juan Alberto. "Ornamento sin compasión: Robert Venturi en Las Vegas". Web de difusión de arte, último acceso mayo 2017, <http://www.thelightingmind.com/ornamento-sin-compasion-robert-venturi-las-vegas/>
- Ruiz Sánchez, Javier. "Ciudad complejidad y energía". *Ciudad y Territorio estudios territoriales*, nº171 (2012):73-86.
- Sabaté, Joaquim. "De la preservación del patrimonio a la ordenación del paisaje". *El paisaje y la gestión del territorio*. Barcelona: Diputació de Barcelona (2006):329-342.

- Sánchez de Madariaga, Inés. *Introducción al urbanismo, conceptos y métodos de la planificación urbana*. Madrid: Alianza Editorial, 1999.
- Sánchez de Madariaga, Inés. "Infraestructuras para la vida cotidiana y calidad de vida". *Ciudades*, nº8 (2004): 101-133.
- Sánchez del Árbol, Miguel Ángel, dir., Rafael Medina Barbero, Irene Burgos Llamas, Juan Garrido Clavero, Alicia Orozco Cebada, Antonio González Hernández. *Acondicionamiento paisajístico de los accesos a pequeñas poblaciones. Ensayo metodológico en el Valle de Lecrín (Granada)* [archivo de ordenador]. Sevilla: Centro de Estudios Paisaje y Territorio, Consejería de Fomento y Vivienda Servicio de Publicaciones, 2012.
- Sánchez Martínez, Juan Alonso. "La configuración de un sistema de espacios de representación patrimonial en Loja". *Revista PH*, nº 63 (2007): 76-77.
- Sala, Pere. "Periferias urbanas. La experiencia de los catálogos de paisaje de Cataluña", *Franges*, els paisatges de la perifèria, resúmenes en castellano (Barcelona: Observatorio del Paisaje de Cataluña, 2012): 313-315.
- Salmerón Escobar, Pedro, coord. ed. *Guía del paisaje cultural de la Ensenada de Bolonia, Cádiz. Avance*. Sevilla: Consejería de Cultura, Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico, 2004.
- Senra Fernández-Miranda, Ignacio. "Learning from Las Vegas, reseña". *PPA Proyecto, Progreso, Arquitectura*, nº8 (2013): 164-165.
- Sétra. *Landscape and road legibility. Some ideas for an approach that brings together road safety and landscape*. Sétra, service d'Études techniques des routes et autoroutes, 2006.
- Shannon, Kelly, and Marcel Smets. *The Landscape of Contemporary Infrastructure*. Rotterdam: NAI Publishers, 2010.
- Silva Pérez, Rocío, y Víctor Fernández Salinas. "El patrimonio y el territorio como activos para el desarrollo desde la perspectiva del ocio y del turismo". *Investigaciones Geográficas*, nº 46 (2008): 69-88.
- Smithson, Alison. *AS in DS: an eye on the road*. Delft University, 1983.
- de Solà-Morales i Rubió, Manuel. *Las formas de crecimiento urbano*. Barcelona: UPC, 1997.
- de Solà-Morales i Rubió, Manuel. *Sobre metodología urbanística: Algunas consideraciones*. Barcelona: Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Laboratorio de Urbanismo, 1969.
- de Solà-Morales i Rubió, Manuel. *Diez lecciones sobre Barcelona: Los episodios urbanísticos que han hecho la ciudad moderna*. Barcelona: Col·legi d'Arquitectes de Catalunya, 2008.
- de Solà-Morales i Rubió, Manuel. "Por una metrópolis de cosas", *CyT.ET*, nº169-170 (2011):603-610.
- de Solà-Morales i Rubió, Manuel. "Cuatro paradigmas para un curso de ética urbanística". *QRU: quaderns de recerca en urbanisme*, nº2 (2013): 12-27.
- de Solà-Morales i Rubió, Manuel. "La periferia como proyecto". *UR Urbanismo*, nº 9-10 (1992):2-4.



- de Solà-Morales i Rubió, Manuel. "Espacios públicos y espacios colectivos. Un nuevo reto: urbanizar lo privado". *Periódico La Vanguardia, suplemento Cultura y arte* (12 de mayo de 1992):4-5
- de Solà Morales i Rubió, Manuel. "Rotterdam". *Projectar la perifèria. Talleres y seminarios 1991, 1992, 1993 y 1994*. Barcelona: Laboratori d'Urbanisme:23. Archivo digital [https://lub.upc.edu/web/Arxiu/Recerques/projectar\\_la%20periferia/Projectar%20la%20periferia.pdf](https://lub.upc.edu/web/Arxiu/Recerques/projectar_la%20periferia/Projectar%20la%20periferia.pdf)
- de Solà-Morales i Rubió, Manuel, Kenneth. Frampton, and Hans. Ibelings. *De cosas urbanas*. Barcelona: Gustavo Gili, 2008.
- de Solà-Morales, Ignasi, and Xavier Costa. *Metrópolis: Ciudades, redes, paisajes*. Barcelona: Gustavo Gili, 2004.
- de Solà-Morales, Ignasi, and Saskia Sassen. *Territorios*. Barcelona: Gustavo Gili, 2002.
- de Solà-Morales, Ignasi. "Paisajes". *Territorios*. Barcelona: Gustavo Gili, 2002.
- Tort, Joan. "Del pagus al paisaje: cinco apuntes y una reflexión". En *El paisaje y la gestión del territorio: criterios paisajísticos en la ordenación del territorio y el urbanismo*. Barcelona: Diputació de Barcelona (2006): 699-712.
- Vall, Pere, Carmen Mendoza, Álvaro Cuellar, y Oscar Carracedo, eds. *Repensar Encamp*. Barcelona: LAU Laboratori Àrea d'Urbanisme ESARQ, 2011.
- Vecslir Peri, Lorena. "Paisajes de la nueva centralidad. Infraestructuras arteriales y polarización del crecimiento en la región metropolitana de Barcelona". Tesis doctoral con publicación digital, Universitat Politècnica de Catalunya, Departament d'Urbanisme i Ordenació del Territori, 2005.
- Vecslir Peri, Lorena. "Paisajes de la nueva centralidad". *Urban*, nº12 (2007):34-55.
- Venegas Moreno, Carmen, y Jesús Rodríguez Rodríguez. "Paisaje y planeamiento urbanístico". *Paisaje y ordenación del territorio*. Junta de Andalucía, Consejería de Obras Públicas y Transportes, 2002: 145-152.
- Venturi, Robert, Steven Izenour and Denise Scott Brown. *Aprendiendo de Las Vegas, el simbolismo olvidado de la forma arquitectónica*. Barcelona: Gustavo Gili, 2004 (1ª ed. original MIT 1977)
- Vielma-Cabruja, José Ignacio. "La fotografía y el paisaje del movimiento en la autopista urbana". *Arte, Individuo y Sociedad*, nº 27 (2015): 133-149.
- Zafra Costán, Pilar, Gema Carrera Díaz, y Aniceto Delgado Méndez. "Itinerario cultural: Lucena, de agrocuidad a ciudad media. Bienes, paisajes e itinerarios". *PH Boletín del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico*, nº63 (agosto 2007): 78-91
- Zárate Martín, M. Antonio. "Toledo. Planeamiento y especulación en ciudades históricas". *Anales de Geografía*, vol.27 nº2 (2007):151-175.
- Zoido Naranjo, Florencio. "Hacia una estrategia general para la valoración de los paisajes andaluces". En *Territorio y patrimonio: los paisajes andaluces*. Sevilla: PH cuadernos, IAPH (2003):16-27.

- Zoido Naranjo, Florencio. "Paisaje e infraestructuras, una relación de interés mutuo". *Carreteras: revista técnica de la Asociación Española de la Carretera*, nº150 (2006):190-199.
- Zoido Naranjo, Florencio. "El paisaje un concepto útil para relacionar estética, ética y política". *Scripta Nova: revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, nº16 (2012):387-424.
- Zoido Naranjo, Florencio, dir. *Carreteras paisajísticas: estudio para su catalogación en Andalucía*. Sevilla: Consejería de Obras Públicas y Transportes, Centro de Estudio Paisaje y Territorio, 2009.
- Zoido Naranjo, Florencio, dir., Rocío Silva Pérez, Ana Ávila Álvarez, Víctor Fernández Salinas, Jesús Rodríguez Rodríguez, Ana Louise Trout Tate, Santiago M. Pardo García. *Identificación, caracterización y cualificación de recursos paisajísticos en el entorno del núcleo urbano de Constantina (Andalucía, España)*. Centro de Estudios Paisaje y Territorio, Consejería de agricultura, pesca y medio ambiente, 2011.
- Zoido Naranjo, Florencio, dir., Manuel Ollero Marín y Fernando Copado García, dir. fac., Juan Carlos Rodríguez Mateos, Jesús Rodríguez Rodríguez, Carolina Prieto de la Viesca, Irena García Vázquez. *El Paisaje en la Ordenación y Gestión de los Puertos de Andalucía* [archivo de ordenador]. Sevilla: Centro de Estudios Paisaje y Territorio, y Agencia Pública de Puertos de Andalucía, 2015.
- Zoido Naranjo, Florencio, dir., Víctor Fernández Salinas, Juan Vicente Caballero Sánchez, Juan José Domínguez Vela. *Experiencia del paisaje, movilidad y red viaria*. Sevilla: Consejería de Fomento y Vivienda, Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía, y Centro de Estudios Paisaje y Territorio, 2016.
- Zoido Naranjo, Florencio, dir., Manuel Benabent Fernández de Córdoba, Alfonso Fernández Tabales, Jesús Rodríguez Rodríguez, Irena García Vázquez, Olga Muñoz Yules. *El paisaje en los planes subregionales* [archivo de ordenador]. Consejería Obras Públicas y Vivienda Junta de Andalucía, Centro de Estudios Paisaje y Territorio, 2011.

## OTROS RECURSOS

### Recursos digitales

Centro de Estudios Paisaje y Territorio CEPT, último acceso mayo 2017,  
<http://paisajeyterritorio.es/index.html>

Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. "Vías pecuarias y corredores verdes".  
Información página web, último acceso mayo 2017,  
<http://www.juntadeandalucia.es/medioambiente/site/porta/web/menuitem.7e1cf46ddf59bb227a9ebe205510e1ca/?vgnextoid=720e1035e45d6410VgnVCM2000000624e50aRCRD&vgnnextchannel=ffd439b8301f4310VgnVCM1000001325e50aRCRD>

Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana 2030, Generalitat Valenciana Planificación Territorial e Infraestructura Verde, último acceso mayo 2017, <http://www.habitatge.gva.es/web/planificacion-territorial-e-infraestructura-verde/estrategia-territorial-de-la-comunitat-valenciana-77496>

Imágenes aéreas y panorámicas, último acceso mayo 2017, <https://maps.google.es/>

Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico, Consejería de Cultura Junta de Andalucía, último acceso mayo 2017, <http://www.iaph.es/web/>

Instituto Nacional de Estadística INE, último acceso mayo 2017, <http://www.ine.es/inebmenu/indice.htm>

José Guerrero fotografía, último acceso mayo de 2017, <http://joseguerrero.net/>

Alex S. MacLean fotografía aérea, último acceso mayo 2017, [www.alexmaclean.com](http://www.alexmaclean.com)

Manolo Laguillo fotografía, último acceso mayo de 2017, [www.manololaguillo.com](http://www.manololaguillo.com)

Observatorio del Paisaje de Cataluña, último acceso mayo 2017,  
<http://www.catpaisatge.net/esp/index.php>

Segundo plan estratégico de Lucena, último acceso mayo de 2017, <http://planestrategico.lucena.es/>

Cartografía, "Sistema de Información Geográfica Nacional SignA", Instituto Geográfico Nacional, último acceso mayo 2017, <http://signa.ign.es/signa/Pege.aspx>

Instituto de estadística y cartografía Junta de Andalucía, catálogo digital de cartografía histórica, último acceso mayo 2017,  
<http://www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia/cartoteca/buscar/search>

Programa de la Unión Europea PAYS.MED "el portal de los paisajes del Mediterráneo", último acceso mayo 2017, <http://www.paysmed.net/homepage.php>

Sistema Compartido de Información de Paisaje de Andalucía SCIPA, de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio Junta de Andalucía, último acceso mayo 2017  
<http://www.juntadeandalucia.es/medioambiente/site/porta/web/menuitem.220de8226575045b25f09a105510e1ca/?vgnextoid=239ae628e4637310VgnVCM2000000624e50aRCRD&vgnnextchannel=7cbd2afa60637310VgnVCM2000000624e50aRCRD>

## Legislación y planeamiento

Consejo de Europa. *Convenio Europeo del Paisaje*. Florencia, 2000.

Consejo de Europa. *Recomendación CM/Rec(2008)3 del Comité de Ministros a los Estados miembro sobre las orientaciones para la aplicación del Convenio Europeo del Paisaje*. 2008.

Junta de Andalucía. *Estrategia de Paisaje de Andalucía*. Junta de Andalucía, 2012.

Junta de Andalucía, comisión de seguimiento de la estrategia de paisaje de Andalucía. "Situación y Perspectivas de los Paisajes de Andalucía \_Informe de seguimiento y evaluación \_EPA 2012-2014". 2015

Junta de Andalucía. *Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental*. BOJA nº 143 de 20/07/2007

Junta de Andalucía. *Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, Decreto 206/2006, de 28 de noviembre de 2006*. Sevilla: Consejería de Obras Públicas y Transportes, 2007.

Junta de Andalucía. *Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla, Decreto 267/2009, de 9 de junio*. Sevilla: Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio, 2009.

Junta de Andalucía. *Plan de Ordenación del Territorio del Sur de Córdoba, Decreto 3/2012, de 10 de enero*. Consejería de Obras Públicas y Vivienda, 2012.

"Memorándum de Viena sobre el Patrimonio Mundial y la Arquitectura Contemporánea. Gestión del Paisaje Histórico Urbano". UNESCO, Viena 2005.

"Recomendación sobre el paisaje urbano histórico". Conferencia General UNESCO, 2011.

Ayuntamiento de Alcalá de Guadaíra. *Plan General de Ordenación Urbanística de Alcalá de Guadaíra*, aprobación inicial 2009.

Ayuntamiento de Alcalá de Guadaíra. *Plan General Ordenación Urbana vigente, aprobación definitiva julio 1994*.

Ayuntamiento de Lucena. *Plan General de Ordenación Urbana*, texto refundido abril 2001.

Ayuntamiento de Lucena. *Segundo Plan Estratégico de Lucena, agenda estratégica integrada de desarrollo urbano sostenible 2015-2025*.

Ayuntamiento de Linares. *Plan General de Ordenación Urbanística*, avance febrero 2009.

Ayuntamiento de Linares. *Adaptación parcial del PGOU de Linares a la Ley 7/2002*.



## 10.b. FIGURAS

Nota: toda la información de fuentes digitales ha sido revisada por última vez en mayo de 2017.

0. [P.---] Imagen de portada, anuncio punto panorámico sobre imagen de google maps – street view, Lucena carretera N-331. Fuente: elaboración propia

### 1. INTRODUCCIÓN, OBJETIVOS, METODOLOGÍA

- 1.1. [P.--8] Carretera C-33 de acceso a Barcelona por el desfiladero de Moncada. Fuente: Francesc Muñoz, “Los paisajes de la periferia hoy: construyendo la mirada sobre la ciudad del siglo XXI”
- 1.2. [P.-10] Le Corbusier. La máquina como soporte: desde el tren. Exposición “Los ojos de Le Corbusier: el paisaje representado en croquis”. Fuente: Igor Fracalossi, en [www.plataformaarquitectura.cl](http://www.plataformaarquitectura.cl)

### 2. ESTADO DE LA CUESTIÓN

- 2.1. [P.-19] Algunas ‘cosas’ del Camp. Fuente: De Solá-Morales, Manuel, “Por una metrópolis de cosas”

### 3. LAS PERIFERIAS

- 3.1. [P.-25] Entrada a Sevilla por la ronda urbana norte, nuevo Pino Montano. Fuente: google maps, street view
- 3.2. [P.-27] The city is an egg, Cedric Price. Fuente: <https://es.pinterest.com/pin/427138345891218714/>
- 3.3. [P.-29] Ludgate Hill. Gustave Doré, 1872. Fuente: <http://www.museumoflondon.org.uk>
- 3.4. [P.-30] Places Royales, París. Fuente: <http://urban-networks.blogspot.com.es/2016/06/las-cinco-places-royales-de-paris.html>
- 3.5. [P.-31] The Pond. L. S. Lowry. 1950.  
Fuente: [http://cultura.elpais.com/cultura/2013/08/14/actualidad/1376476385\\_220945.html](http://cultura.elpais.com/cultura/2013/08/14/actualidad/1376476385_220945.html)
- 3.6.1. [P.-34] Plano de los alrededores de la ciudad de Barcelona levantado para la propuesta proyecto de ensanche. Cerdà, 1855. Fuente: web institucional Año Cerdà, <http://www.anycerda.org/web/>
- 3.6.2. [P.-34] Plano de reforma y ensanche. I.Cerdà, 1959.  
Fuente: web institucional Año Cerdà, <http://www.anycerda.org/web/>
- 3.7. [P.-36] Ciudad Lineal, el primer tramo del suburbio lineal en torno a Madrid. Arturo Soria. Fuente: Benévolo, *Historia de la arquitectura moderna*: 391

- 3.8.1. [P.-38] Ciudad Jardín, esquema que ilustra sus principios de crecimiento. Fuente: <http://urban-networks.blogspot.com.es/2016/02/el-modelo-original-de-la-ciudad-jardin.html>
- 3.8.2. '[P.-38] Los tres imanes'. Fuente: <http://urban-networks.blogspot.com.es/2016/02/el-modelo-original-de-la-ciudad-jardin.html>
- 3.8.3. [P.-38] Publicidad sobre Wellwyn Garden City, la segunda ciudad-jardín impulsada por Howard. Fuente: <http://urban-networks.blogspot.com.es/2016/02/el-modelo-original-de-la-ciudad-jardin.html>
- 3.9. [P.-39] Una ciudad industrial. Tony Garnier 1901-04. Fuente: Benévolo, Historia de la arquitectura moderna: 362-363
- 3.10. [P.-41] La ciudad industrial lineal, Le Corbusier. Fuente: *Cómo concebir el urbanismo*: 132
- 3.11. [P.-42] Modelos clásicos de organización urbana. Fuente: fuente original no localizada, consultado web mayo 2017 <http://slideplayer.es/slide/8901675/>
- 3.12. [P.-46] Formas de crecimiento urbano. Fuente: Manuel de Solà-Morales, *Las formas de crecimiento urbano*
- 3.13. [P.-47] En Sevilla, centro producción HYTASA. Fuente: web <https://altairmediosiglo.wordpress.com/ano-1944/>
- 3.14. [P.-47] Anuncio en prensa HYTASA. Fuente <http://www.inveritatelibertas.com/hytasa-la-gran-olvidada-de-sevilla/#prettyPhoto>
- 3.15. [P.-48] Polígono Carretera Amarilla, parcelario. Fuente: web Parque Industrial Carretera Amarilla <http://www.inmoandalunet.com/pica/servicios-pica.php>
- 3.16. [P.-48] Polígono El Manchón. Fuente: web Diputación Sevilla, infraestructuras empresariales: <http://www.prodetur.es>
- 3.17. [P.-49] Esquemas explicativos de los diferentes 'espesores' de la carretera. Fuente: Vecslir Peri, "Paisajes de la nueva centralidad"
- 3.18. [P.-51] Carretera-escaparate en las proximidades de Sant Andreu de la Barca. Fuente: *Catálogo de paisajes de la Región Metropolitana de Barcelona*, 'paisaje actual'
- 3.19. [P.-51] Polígonos sobre A-92 en Alcalá de Guadaira. Fuente: google maps street view
- 3.20. [P.-52] Diseño conceptual del Campus Palmas Altas (Sevilla). Fuente: información sobre Plan de movilidad sostenible del Campus Palmas Altas, en web de la consejería de medio ambiente
- 3.21. [P.-52] Parque tecnológico de Andalucía en Málaga. Fuente: Presentación del proyecto de ciudad inteligente del Ayuntamiento de Málaga, <https://es.slideshare.net/davidbuenov/malaga-smart>
- 3.22. [P.-54] Ciudad para tres millones de habitantes de Le Corbusier, 1922. Fuente: blog aula taller F proyectos arquitectónicos ETSA Sevilla, <https://proyectos4etsa.wordpress.com/2013/07/02/6438/>



- 3.23. [P.-55] Obras de construcción del barrio Pio XII en Sevilla, julio de 1959. Fuente: Queiro Quijada, "Patronato Municipal y Real Patronato de Casas Baratas de Sevilla"
- 3.24.1. [P.-56] Barriada Los Pajaritos, periferia de Sevilla, en construcción 1959. Fuente: Queiro Quijada, "Patronato Municipal y Real Patronato de Casas Baratas de Sevilla"
- 3.24.2. [P.-56] Barriada Los Pajaritos, imagen aérea actual. Fuente: web Instituto Geográfico Nacional
- 3.25. [P.-57] Imagen del proyecto '1977-1986'. Autor: Manolo Laguillo. Fuente: [www.manololaguillo.com](http://www.manololaguillo.com)
- 3.26. [P.-58] Propuesta para Golden Lane, Alison y Peter Smithson, 1952. Fuente: Díaz-Recasens, "Golden Lane. Sobre la cualidad vacía del espacio público en la obra de los Smithson"
- 3.27. [P.-59] Barriada Pino Montano en Sevilla. Fuente: González Martínez, "El quinto pino, arquitecturas en la periferia: donde Andalucía ya no queda tan lejos"
- 3.28. [P.-60] Broadacre City, Wright 1935. Fuente: García Barba, "Broadacre City", <http://arquiscopio.com/archivo/2013/08/10/broadacre-city/>
- 3.29. [P.-61] Subdivision Divided in Two. Alex S. MacLean, Sun City, Arizona USA 2004. Fuente: [www.alexmaclean.com](http://www.alexmaclean.com)
- 3.30. [P.-63] Crecimiento con viviendas adosadas en Alcalá, 2004. Fuente: imagen aérea web Bing Maps
- 3.31. [P.-63] Urbanizaciones de viviendas unifamiliares adosadas en la provincia de Barcelona. Fuente: Francesc Muñoz, "urBANALització, La producció residencial de baixa densitat a la provincia de Barcelona 1985-2001"
- 3.32. [P.-64] Sede judicial en la periferia de Antequera. Ignacio Laguillo y Harald Schönegger, 2006. Fuente: web del estudio [www.eddea.es](http://www.eddea.es)
- 3.33. [P.-66] Mall americano, zonas exteriores. Fuente: Ecosistema urbano, "Reinventarse o Morir" <http://ecosistemaurbano.org/ecosistema-urbano/reinventarse-o-morir-transformacion-de-centros-comerciales-bajo-el-nuevo-paradigma-economicourbano/>
- 3.34. [P.-66] Imágenes exteriores de centros comerciales. Fuente: búsqueda imágenes en Google
- 3.35. [P.-68] Gran superficie comercial en Alcalá de Guadaíra, sobre A-92. Fuente: imagen aérea Bing Maps
- 3.36. [P.-68] Los aparcamientos como potencial instrumento de proyecto. Fuente: Vecslir Peri, "Paisajes de la nueva centralidad"
- 3.37. [P.-70] Km 33, Madrid 2005, serie: Efímeros. Autor: José Guerrero. Fuente: <http://joseguerrero.net/>
- 3.38. [P.-73] Instant City, Archigram 1969. Fuente: Atributos urbanos, <http://atributosurbanos.es/terminos/instant-city/>
- 3.39. [P.-74-] Tres mil viviendas, Sevilla 2005, serie: Efímeros. Autor: José Guerrero. Fuente: <http://joseguerrero.net/>

- 3.40. [P.-76] Bloques de pisos en la película '7 vírgenes'. Fuente: Ramos Garrido, "Los barrios marginales de la periferia en el cine español contemporáneo"
- 3.41. [P.-76] Redes de carreteras en las proximidades del barrio en la película 'Arena en los bolsillos'. Fuente: Ramos Garrido, "Los barrios marginales de la periferia en el cine español contemporáneo"
- 3.42. [P.-77] Área metropolitana de Sevilla. Fuente: Estrategia de Paisaje de Andalucía 2012
- 3.43. [P.-78] New Babel. Constant 1967. Fuente:  
<https://lebbeuswoods.wordpress.com/2009/10/19/constant-vision/>
- 3.44. [P.-79] El 'infraestructuralismo' versus el 'intraestructuralismo'. Fuente: Manuel de Solà-Morales, "Por una metrópolis de cosas"
- 3.45. [P.-81] Imagen del proyecto 'Madrid (Las Afueras) 1992-93'. Autor: Laguillo, Manolo. Fuente:  
[www.manololaguillo.com](http://www.manololaguillo.com)

#### 4. LA CIUDAD Y LA CARRETERA

- 4.1. [P.-87] Diversas lecturas convergentes en el proyecto de una ronda. Fuente: Bernardo Secchi, "Lo spessore della strada", 1989. Consultado en: Herce Vallejo, Sobre la movilidad en la ciudad: 169
- 4.2. [P.-90] Rutas de acceso óptimo a la Carmona romana, y puertas. Fuente: Jiménez Hernández, "Herramientas SIG para el estudio de la Carmona romana": 18
- 4.3. [P.-90] Vías pecuarias en el entorno de Sevilla, nivel territorial. Fuente: mapa de vías pecuarias en Andalucía, web de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio,  
<http://www.juntadeandalucia.es/medioambiente/corredorVerde/busqueda.do>
- 4.4. [P.-92] Carretera de Valencia 1853, cercana al terreno y al territorio. Fuente: Coronado y Garmendia, "Carreteras-planeamiento. Algunas claves de la evolución histórica de una relación imperfecta":37
- 4.5. [P.-97] Planta Proyecto Reformado del de "Variante para la supresión de la travesía de Alcalá de Guadaira". Fuente: Catálogo digital de cartografía histórica, Instituto de Estadística y Cartografía de la Junta de Andalucía,  
<http://www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia/cartoteca/buscar/search>
- 4.6. [P.-98] Características geométricas de las circunvalaciones de grandes y medianas poblaciones, algunos casos. Fuente: Herce Vallejo, "Las formas del crecimiento urbano y las variantes de carretera": 143
- 4.7. [P.101] Desarrollo tradicional en línea sobre una carretera convencional que pasa por los núcleos de población, y esquema de autopista que deja fuera los núcleos de población Fuente: Coronado Tordesillas y Garmendia Antín, "Carreteras-planeamiento"
- 4.8. [P.102] Diagrama de tráfico para la ciudad de Filadelfia, Louis I. Kahn 1951. Fuente: Juárez y Rodríguez, "El espacio intermedio y los orígenes del Team X"

- 4.9. [P.104] Mapa de intensidad de tráfico 1977. Fuente: MOP. Consultado en: Campos Sánchez, "Estrategias urbanas para las ciudades medias andaluzas": 510
- 4.10. [P.104] Los grandes ejes de articulación territorial, 1990. Fuente: Zoido Naranjo, dir., et al., Experiencia del paisaje, movilidad y red viaria: 156
- 4.11. [P.105] Estado actual de la red de carreteras, y evolución de la de alta capacidad. Fuente: Instituto de Cartografía de Andalucía, "Cap. 57, La era de las autovías", en Atlas de la Historia del Territorio de Andalucía
- 4.12. [P.108] Desert Housing Block, Las Vegas, Nevada USA 2009. Autor: Alex S. MacLean. Fuente: [www.alexmaclean.com](http://www.alexmaclean.com)
- 4.13. [P.109] Accesibilidad territorial región metropolitana de Barcelona, representación curvas isócronas cada 5 minutos: 1. antes de la red viaria olímpica, 1988; 2. en la red viaria olímpica, 1992. Fuente: Herce Vallejo y Magrinyà Torner, La ingeniería en la evolución de la urbanística
- 4.14.1. [P.110] Finger Plan de Copenhagen, 1947. Fuente: <https://musemcgill.wordpress.com/case-studies/copenhagen-denmark/>
- 4.14.2. [P.110] Desarrollo urbano de Linares, 1969. Fuente: cartografía IGN
- 4.15. [P.111] Plan Obús para Argel. Le Corbusier 1932-34. Fuente: Alonso García, "El espacio público en Le Corbusier"
- 4.16. [P.113] Lower Manhattan Expressway, New York City. Paul Rudolph, 1964. Fuente: Canna Skinner, "De cuando la autopista quiso hacer ciudad: Tres arquitectos en busca de la disciplina"
- 4.17. [P.113] Edificio de oficinas Lolita, Madrid. Ábalos+Stenkiewicz, 2009. Fotografía José Hevia. Fuente: <http://abalos-sentkiewicz.com>
- 4.18.1. [P.116] Cullen, Townscape, 1961, portada. Fuente: <https://www.architectural-review.com/rethink/viewpoints/townscape-and-the-ar-humane-urbanism-in-the-20th-century/8648215.article>
- 4.18.2. [P.116] Appleyard, Lynch, y Myer, The view from the road, 1965, portada. Fuente: <https://www.amazon.com/View-Road-Donald-Appleyard/dp/0262010151>
- 4.18.3. [P.116] Venturi, Izenour y Scott Brown, Learning from Las Vegas, 1977, portada. Fuente: <https://mitpress.mit.edu/books/learning-las-vegas>
- 4.18.4. [P.116] Smithson, AS in DS, an eye on the road, 1983, portada. Fuente: AS in DS, an eye on the road
- 4.19. [P.118] Visión serial, Cullen. Fuente: Cullen, El paisaje urbano
- 4.20. [P.120] Principales elementos y sistemas que conforman el paisaje urbano. Fuente: Lynch, La Imagen de la Ciudad

- 4.21. [P.121] Análisis del viaje en una autopista existente. Espacio y diagrama de las vistas, sentido horario de recorrido. Fuente: Appleyard, Lynch, y Myer, *The view from the road*: 48
- 4.22. [P.122] Paris y la aglomeración parisina, Chombart de Lauwe, 1952. Fuente: <http://j-hansen.de/gdp15/sample-page/4-explorative-game/>
- 4.23. [P.122] *The Naked City*. Guy Debord, 1957. Fuente: <http://j-hansen.de/gdp15/sample-page/4-explorative-game/>
- 4.24. [P.124] Análisis del strip de Las Vegas, arriba 'Strip superior terrenos sin construir' (19.a), y abajo 'Asfalto' (19.b). Fuente: Venturi, Izenour y Scott Brown, *Aprendiendo de Las Vegas*
- 4.25. [P.125] Edificio pato y tinglado decorado. Fuente: Venturi, Izenour y Scott Brown, *Aprendiendo de Las Vegas*, fig.75-76
- 4.26. [P.125] Citroën DS, sección acotada. Fuente: Smithson, *AS in DS*
- 4.27. [P.128] Vista hacia Sevilla desde la entrada este, en el puente de paso entre Santa Eufemia y Coca de la Piñera sobre la A-49. Autor: José María Rodrigo. Fuente: *Guía del paisaje histórico urbano de Sevilla*
- 4.28. [P.130] Fotograma de "Full day. View from the road". David Lynch, 1958. Documental 2'52", dentro de sus estudios sobre percepción de la ciudad. Fuente: <https://www.youtube.com/watch?v=xP3maTrQZXE> (consultado 05/06/2016)
- 4.29. [P.132] Actividades mentales relacionadas con la percepción del conductor. Fuente: Sétra, *Landscape and road legibility*: 9
- 4.30. [P.133] Niveles de percepción: unidad de percepción visual del conductor (UPVC) y unidad de percepción de la infraestructura (UPI). Fuente: Sétra, *Landscape and road legibility*: 14-15
- 4.31. [P.134] Gráficos en relación a formas de dirigir la atención en un trayecto (izq. y centro), y la sensación de movimiento (drcha). Fuente: Lynch, *The view from the road*
- 4.32.1 [P.136] Umberto Boccioni, *Simultaneous visions*, 1912. Fuente: <https://www.wikiart.org/en/umberto-boccioni/simultaneous-visions-1912>
- 4.32.2 [P.136] Kazimir Malevich, *El afilador de cuchillos*, 1912. Fuente: <https://www.wikiart.org/en/Search/malevich%20knife>
- 4.33. [P.137] El movimiento durante la conducción. Fuente: Borden, "Driving at speed: urban experience and the automobile"
- 4.34. [P.138] Estudio de la imagen-movimiento en la representación de un trayecto de la Autopista Costera Norte, en Santiago de Chile. Fuente: Vielma, "La fotografía y el paisaje del movimiento en la autopista urbana"
- 4.35. [P.146] Acceso a Sevilla por Castilleja de la Cuesta. Fuente: Delgado Bujalance y García García, "Una aproximación a los nuevos paisajes de la metápolis en Andalucía"

## 5. LOS PAISAJES

- 5.1. [P.155] John Constable. 1, El valle del Stour con la iglesia de Dedham, 1814. 2, El molino de Dedham, 1820. Fuente: las dos imágenes, <https://www.john-constable.org/>
- 5.2. [P.156] William Turner. El puente de los Suspiros, el Palacio Ducal y la Aduana de Venecia, 1833. Fuente: <https://www.museodelprado.es/actualidad/exposicion/turner-y-los-maestros>
- 5.3. [P.157] Camille Pissarro. 1, Muelle de Pothuis en Pontoise, 1876. 2, Puerto de Le Havre, 1903. Fuente: las dos imágenes, <https://www.wikiart.org/en/camille-pissarro>
- 5.4. [P.157] Camille Pissarro. Fuente de las dos imágenes: <https://www.wikiart.org/en/camille-pissarro>
- 5.4.1, El Boulevard Montmartre en una mañana cubierta, 1897. 5.4.2, El Boulevard Montmartre lluvia de primavera, -
- 5.5. [P.166] Paisajes periurbanos, teselas. Fuente: Proyecto europeo Pays.Med.Urban, "Ámbitos periurbanos. Líneas guía paisajísticas para el gobierno del territorio" [archivo digital], <http://www.paysmed.net/pays-urban/linee/>
- 5.6. [P.167] Madrid desde Torres Blancas, Antonio López 1974-1982. Fuente: <http://www2.museothyssen.org/microsites/exposiciones/2011/antoniolopez/museo3.html>
- 5.7. [P.168] Proyecto 'caminar el mapa', Domènec, Pere Grimau y Pau Faus. Fuente: <http://infobbaa.blogspot.com.es/2014/01/casa-del-caminar-jordi-lafon-domenec.html>
- 5.8. [P.169] Vista de Toledo. El Greco, 1598. Fuente: Zoido Naranjo, "El paisaje un concepto útil para relacionar estética, ética y política"
- 5.9. [P.170] Zonas de protección de paisaje del Plan Especial Casco Histórico de Toledo, 1997. Fuente: Zárate Martín, "Toledo. Planeamiento y especulación en ciudades históricas"
- 5.10. [P.173] Esquema del sistema de espacios libres en el County of London Plan, 1943. P.Abercrombie. Fuente: Galindo y Giocoli, "Los bordes de la ciudad metropolitana: apuntes para repensar la ciudad"
- 5.11. [P.175] Anillo verde de Vitoria-Gasteiz, esquema. 79 km de itinerarios peatonales y ciclistas, en continuidad y con conexión a los principales espacios urbanos. Fuente: web del proyecto, <http://www.vitoria-gasteiz.org/we001/was/we001Action.do?idioma=es&accionWe001=ficha&accion=anilloVerde>
- 5.12. [P.176] Análisis visual de los accesos principales a la ciudad de Valencia, acceso norte V-21. Fuente: Plan de Acción Territorial de Protección de la Huerta de Valencia <http://www.habitatge.gva.es/web/planificacion-territorial-e-infraestructura-verde/planes-de-accion-territorial>
- 5.13. [P.177] Red de espacios libres, Plan ordenación del territorio de la aglomeración urbana de Sevilla. Fuente: POTAUS
- 5.14. [P.178] Propuesta de parque cultural en los Alcores. Fuente: <http://losalcoresparquecultural.blogspot.com.es/>

- 5.15. [P.179] Ría de Bilbao, antes y después de la recuperación. Fuente: <http://m.deia.com/deia-40-urte/bilbao-ria-2000-la-herramienta-que-lidero-la-recuperacion-urbanistica>
- 5.16.1-2. [P.180] Plan de equipamientos e infraestructuras culturales de Córdoba. Fuente: proyecto Pays.Med.Urban, Premio mediterráneo del paisaje [http://www.paysmed.net/pmp/chiusi/4-iii\\_edizione/6-68-plan\\_of\\_cultural equipments\\_and.html](http://www.paysmed.net/pmp/chiusi/4-iii_edizione/6-68-plan_of_cultural equipments_and.html)
- 5.17. [P.181] Nodo intermodal de Euralille, Lille (Francia). Masterplan, Rem Koolhaas OMA, 1989-1994. Fuente: [www.oma.eu/POPSU-Lille](http://www.oma.eu/POPSU-Lille), rapport final (2008)
- 5.18. [P.182] Esquema Euralille, Rem Koolhaas OMA. Fuente: [www.oma.eu](http://www.oma.eu)
- 5.19. [P.183] La Défense como paisaje urbano icónico. Fuente: Español Echaniz, "La recuperación del valor del paisaje urbano, una respuesta a la banalización desde las identidades del universo metropolitano"
- 5.20. [P.185] Ejemplo estrategia de densificación 'retrofit'. Fuente: Dunham-Jones, Ellen, y Williamson, June. Retrofitting Suburbia
- 5.21. [P.186] Pistas deportivas en Olot. Planta de la intervención, y esquema de la relación con el entorno. Fuente: <http://www.rcarquitectes.es/rcr/>
- 5.22. [P.187] Grand River Corridor. Ontario, Canadá. Fuente: Angrilli, "Greenways"
- 5.23. [P.188] Puente de Calatrava, Reggio Emilia (Italia). Fuente: <http://www.exibart.com/notizia.asp?IDNotizia=28340>
- 5.24. [P.189] Scenic Routes en Noruega, un reclamo turístico. Fuente: <http://www.sprk.ca/visit-norway/>
- 5.25. [P.190] Proyecto Campos de batalla, imagen de presentación. Fuente: Iñaki Ábalos, dir., Campos de batalla
- 5.26. [P.191] Itinerarios metropolitanos transversales y lugares de oportunidad en la Vega de Granada. Fuente: Cabrera Manzano, "Nuevos lugares metropolitanos de la ciudad región de Granada"
- 5.27. [P.201] Área metropolitana de Sevilla. Autor: Javier Andrada. Fuente: galería fotográfica del proyecto europeo PaysMed <http://www.paysmed.net/photogallery.php>
- 5.28. [P.203] Nuevos crecimientos. Fuente: proyecto Pays.Med, catálogo de buenas prácticas
- 5.29. [P.209] Participación pública en la elaboración del Plan Visual de la Comunidad Valenciana. Fuente: Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana 2030. <http://www.habitatge.gva.es/web/planificacion-territorial-e-infraestructura-verde/estrategia-territorial-de-la-comunitat-valenciana-77496>
- 5.30. [P.212] Ejemplo de análisis cualitativo del territorio. Fuente: trabajos de alumnos ETSAM y GSD, en Ábalos, "Por qué no dibujamos flechas (casi nunca)"

## 6. LAS CIUDADES MEDIAS

- 6.1. [P.221] Autopista A-92 a su paso por Estepa, infraestructuras y accesos a los núcleos urbanos. Autor: Javier Andrada. Fuente: galería fotográfica proyecto europeo PaysMed, <http://www.paysmed.net/photogallery.php>
- 6.2. [P.222] Redes de ciudades medias. Fuente: POTA
- 6.3. [P.225] Perfil urbano de Écija. Fuente: Catálogo de Paisajes de la provincia de Sevilla
- 6.4. [P.230] Entorno de la ciudad de Écija, con edificaciones industriales dispersas. Autor: Jesús Rodríguez Rodríguez. Fuente: Catálogo de paisajes de la provincia de Sevilla, Altiplanos de Écija y vega del Genil
- 6.5. [P.232] Linares, fisonomía. Estudio de la evolución de los tejidos construidos, imágenes de 1977 y 2007. Fuente: Campos y Abarca, "Viejas y nuevas centralidades en las ciudades medias andaluzas: evolución y estrategias urbanas"
- 6.6. [P.233] Distribución territorial de las ciudades andaluzas de más de 30.000 habitantes, según su especialización económica. Fuente: Consejería Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, Diagnóstico ambiental de las ciudades andaluzas de más de 30.000 habitantes
- 6.7. [P.237] Vista aérea ciudad histórica de Carmona, núcleo urbano y relación con su entorno productivo. Fuente: banco de imágenes IAPH, última consulta mayo 2017, <http://www.iaph.es/imagenes-patrimonio-cultural-andalucia/busqueda.php>
- 6.8. [P.240] Ciudades medias tipo 1 no litorales sobre ejes viarios de primer nivel. Fuente: elaboración propia
- 6.9. [P.242] Ruta cultural de Washington Irving. Fuente: web de divulgación del proyecto El legado andalusí, itinerario cultural del Consejo de Europa, <http://rutas.legadoandalusi.es/>

## 7. LOS CASOS DE ESTUDIO

- 7.1. [P.248] Casos de estudio en el dominio territorial Valle del Guadalquivir sobre plano base 'Referentes territoriales del modelo: Dominios territoriales' del POTA. Fuente: elaboración propia
- 7.2. [P.249] Ciudades de estudio, en rojo sobre plano base 'Modelo Territorial de Andalucía' del POTA (detalle). Fuente: elaboración propia
- 7.3. [P.250] Datos de población ciudades de estudio, evolución histórica. Fuente: datos INE
- Datos de población 1877 y 1950: INEbase / demografía y población / alteraciones en los municipios en los Censos de Población desde 1842 (población de derecho), <http://www.ine.es/intercensal/>
  - Datos de población 1996 y 2015: INEbase / demografía y población / padrón. Población por municipios.  
[http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica\\_C&cid=1254736177011&menu=resultados&idp=1254734710990](http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736177011&menu=resultados&idp=1254734710990)



- 7.4. [P.253] Edificación y territorio. Alcalá de Guadaíra / Lucena / Linares. Fuente: elaboración propia según interpretación de trabajo de Manuel de Solá-Morales en “Por una metrópolis de cosas”
- 7.5. [P.255] Casos de estudio y redes de ciudades a las que pertenecen, con límites de las unidades territoriales, y en relación al dominio territorial del Valle del Guadalquivir. Fuente: elaboración propia sobre planimetría del POTA
- 7.6. [P.257] Mapa de los paisajes de Andalucía. Fuente: <http://paisajeyterritorio.es/mapa-de-los-paisajes-de-andalucia.html>
- 7.7. [P.259] Campos de cereal de secano en las campiñas de la depresión del Guadalquivir. Autor: Rafael Medina Borrego. Fuente: Catálogo de paisajes de la provincia de Sevilla
- 7.8. [P.260] Acceso a Sevilla desde el puente del Alamillo. Autor: José María Rodrigo Cámara. Fuente: Guía del paisaje histórico urbano de Sevilla: 333
- 7.9. [P.263] Dehesa de Tablada desde SE-30. Autora: Julia Rey Pérez. Fuente: Guía paisaje histórico urbano de Sevilla: 509
- 7.10. [P.268] Uno de los accesos por carretera a Pinos del Valle. Fuente: Acondicionamiento paisajístico de los accesos a pequeñas poblaciones. Ensayo metodológico en el Valle de Lecrín (Granada)
- 7.11. [P.268] Constantina. Acceso por carretera A-455, tramo de aproximación; presentación tipo. Fuente: Identificación, caracterización y cualificación de recursos paisajísticos en el entorno del núcleo urbano de Constantina
- 7.12. [P.268] Constantina. Valores de la imagen de conjunto, estudio de la nitidez del borde urbano y adaptación a la topografía. Fuente: Identificación, caracterización y cualificación de recursos paisajísticos en el entorno del núcleo urbano de Constantina
- 7.13. [P.270] Análisis de Osuna, estudio de la exposición visual del núcleo urbano con un modelo digital. Fuente: Pardo García, “Las vistas panorámicas de núcleos urbanos. Propuesta para su análisis y aplicación al caso de Andalucía”
- 7.14. [P.270] Análisis de una de las vistas panorámicas elegidas en Osuna. Caracterización, atributos escénicos: áreas homogéneas. Fuente: Pardo García, “Las vistas panorámicas de núcleos urbanos. Propuesta para su análisis y aplicación al caso de Andalucía”
- 7.15. [P.271] Clasificación de espacios libres públicos y espacios libres privados o colectivos, en dos situaciones estudiadas. Fuente: Vecslir Peri, “Paisajes de la nueva centralidad”
- 7.16. [P.273] Esquemas de estructura territorial de las demarcaciones paisajísticas 22, 20 y 7. Fuente: Paisaje y patrimonio cultural en Andalucía. Tiempo, usos e imágenes
- 7.17. [P.276] Evolución de los indicadores entre 2005 y 2009: 1.Riqueza, 2.Diversidad, 3.Naturalidad. Valores: desde verde oscuro (aumento muy notable), desciende hasta rojo oscuro (descenso muy notable). Fuente: visualizador SIG de la Red de Información Ambiental de Andalucía REDIAM, <http://laboratoriorediam.cica.es/VisorRediam/>
- 7.18. [P.278] Gráficos de los parámetros ‘altitud’ y ‘altura complementaria’, y estudio de la exposición visual en la Cornisa de los Alcores. Fuente: Cáceres Clavero, dir., et al., “Horizontes permanentes

y fondos escénicos. Primera aproximación a la identificación de la estructura visual del territorio andaluz”

7.19.1. [P.279] Resultados del cálculo de apantallamiento para el punto 172835\_4138340 para la categoría de suelo VA (viario de alta capacidad) para distintas alturas de intervención 6, 9, 12 y 15m. Fuente: Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, “Informe sobre la conveniencia del levantamiento parcial de la protección paisajística sobre el escarpe del TM de Bonares, atendiendo a sus condiciones de visibilidad objetivas”

7.19.2. [P.279] Resultado del estudio de apantallamiento para construcciones de 12m de altura, al que se superpone la delimitación de zonas a excluir de la protección (no rayadas), donde se observa que los valores suben en la zona más cercana a la autovía. Fuente: Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, “Informe sobre la conveniencia del levantamiento parcial de la protección paisajística sobre el escarpe del TM de Bonares, atendiendo a sus condiciones de visibilidad objetivas”

7.20. [P.284] Bienvenidos a Barcelona. Fuente: Muñoz, “Los paisajes de la periferia hoy: construyendo la mirada sobre la ciudad del siglo XXI”

## **ALCALÁ DE GUADAÍRA**

A.1. [P.288] Imagen aérea del núcleo urbano de Alcalá de Guadaíra, y su entorno natural. Fuente: web proyecto urban <http://urban.ciudadalcala.org/multimedia/fotografias>

A.2. [P.289] Situación Alcalá en el valle del Guadalquivir, esquema. Fuente: elaboración propia

A.3. [P.290] Relación entre edificación y territorio, entorno Alcalá de Guadaíra. Fuente: elaboración propia sobre plano IGN

A.4. [P.290] Red ciudades medias POTA, detalle Alcalá. Fuente: plano 1 ‘Modelo territorial Andalucía’ del POTA

A.5. [P.290] Estructura territorial demarcación paisajística 22 Sevilla metropolitana. Fuente: Paisaje y patrimonio cultural en Andalucía. Tiempo, usos e imágenes

A.6. [P.290] Peso relativo de ciudades dentro de la red. Fuente: elaboración propia a partir datos INE

A.7. [P.292] Mapa topográfico base. Fuente: Junta de Andalucía, <http://laboratorioriediam.cica.es/VisorGenerico/>

A.8. [P.292] Alcalá en el mapa de los paisajes de Andalucía. Fuente: Atlas de Andalucía, cartografía ambiental 2005

A.9. [P.293] Grandes unidades de usos de suelo y paisaje. Fuente: PGOU avance 2009, memoria de información

A.10. [P.293] Unidades de paisaje. Fuente: PGOU avance 2009

A.11. [P.294] Serie de planos del Instituto Geográfico y Estadístico, años 1909, 1970, 2005. Fuente: visor IGN <http://signa.ign.es/signa/Pege.aspx>

- A.12. [P.296] Expansión urbana. Las imágenes son de 1956, 1988 y 1998. Fuente: PGOU avance, planos de evolución del área metropolitana, detalles
- A.13. [P.296] Expansión urbana de Alcalá de Guadaíra 1900-1960. Fuente: Jiménez Rodríguez, "Crecimiento demográfico y expansión urbana en Alcalá de Guadaíra 1870-1956"
- A.14. [P.296] Alcalá de Guadaíra centro histórico, contacto urbano-natural (antropizado). Fuente web turismo Alcalá [www.turismoalcaladeguadaira.es/](http://www.turismoalcaladeguadaira.es/)
- A.15. [P.298] Vista panorámica de Alcalá y el castillo desde el cerro de San Roque. José Pinelo Llul. Fuente: <http://a-kael.blogspot.com.es/2011/03/jose-pinelo-llul.html>
- A.16. [P.298] La rivera de Alcalá con el castillo al fondo, Pinelo Llul 1884. Fuente: <http://a-kael.blogspot.com.es/2011/03/jose-pinelo-llul.html>
- A.17. [P.299] Localización territorial del patrimonio. Fuente: localizador IAPH [http://www.iaph.es/localizador-cartografico-patrimonio-cultural-andalucia/lc\\_busqueda.php](http://www.iaph.es/localizador-cartografico-patrimonio-cultural-andalucia/lc_busqueda.php)
- A.18. [P.301] Plano de usos de la edificación existente. Fuente: PGOU avance, memoria de información
- A.19. [P.302] Viario principal sobre imagen google maps 2016. Fuente: elaboración propia
- A.20. [P.302] Viario principal sobre cartografía militar 1979
- A.21. [P.302] Viario principal sobre plano del Instituto Geográfico Nacional 1873
- A.22. [P.302] Esquema evolución de la estructura urbana de Alcalá. Fuente: PGOU avance, memoria información
- A.23. [P.304] Contacto viario-ciudad. Fuente: imagen aérea Bing maps
- A.24. [P.304] Consumo de suelo urbano en el siglo XX, detalle. Fuente: POTAUS
- A.25. [P.306] Imagen aérea del núcleo urbano, desde el oeste. En primer plano polígonos sobre la A-92, a la derecha el río y el parque metropolitano. Fuente: PGOU avance
- A.26. [P.307] Infraestructuras previstas. En relación A-92, desdoble al norte y corredor del Guadaíra al sur. Fuente: PGOU avance, planos ordenación
- A.27.1. [P.307] Espacios libres: verde oscuro parque metropolitano, verde claro los parques urbanos. Fuente: PGOU avance, planos ordenación
- A.27.2. [P.307] Equipamientos: sistemas generales/locales. Fuente: PGOU avance, planos ordenación
- A.27.3. [P.307] Suelo urbano y urbanizable. Fuente: PGOU avance, planos ordenación
- A.28. [P.-308] Análisis acceso Alcalá por A-92: tejidos, tramos. Fuente: elaboración propia con imágenes aéreas y de 'google street view'
- A.29. [P.309] Análisis acceso Alcalá por A-92: hitos. Fuente: elaboración propia con imágenes aéreas y 'google street view'

A.30. [P.310] Análisis acceso Alcalá por A-92: vacíos. Fuente: elaboración propia con imágenes aéreas y 'google street view'

A.31. [P.311] Análisis acceso Alcalá por A-92: entorno. Fuente: elaboración propia con imágenes aéreas y de 'google street view'

## LUCENA

U.1. [P.314] Lucena. Fuente web oficial de turismo de Andalucía <http://www.andalucia.org/es/>

U.2. [P.315] Situación de Lucena en el valle del Guadalquivir

U.3. [P.316] Relación entre edificación y territorio, entorno de Lucena. Fuente: elaboración propia

U.4. [P.316] Red ciudades medias POTA, detalle Lucena

U.5. [P.316] Esquema articulación territorial Demarcación paisajística 20 Los Montes - Subbética

U.6. [P.316] Desplazamientos internos ámbito POT-Sur de Córdoba

U.7. [P.316] Peso relativo de ciudades dentro de red, evolución. Elaboración propia a partir datos INE

U.8. [P.318] Mapa topográfico base, Junta de Andalucía. <http://laboratorioediam.cica.es/VisorGenerico/>

U.9. [P.318] Mapa de los paisajes de Andalucía. Fuente: Atlas de Andalucía. Cartografía ambiental. Sevilla 2005

U.10. [P.320] Serie de planos del Instituto Geográfico y Estadístico, hoja 989: Fechas: 1909, 1970, y 2005. Fuente: IGN

U.11. [P.321] Lucena. Viaje de Cosme de Médicis por España y Portugal (1668-1669), lámina 37. Edición por Ángel Sánchez Rivero y Ángela Mariutti de Sánchez Rivero, 1933. Fuente: biblioteca nacional digital de Portugal ([purl.pt](http://purl.pt))

U.12. [P.323] Imagen aérea del centro histórico. Fuente <http://sevilla.abc.es/fotonoticias>

U.13. [P.323] Localización territorial del patrimonio. Fuente: localizador IAPH [http://www.iaph.es/localizador-cartografico-patrimonio-cultural-andalucia/lc\\_busqueda.php](http://www.iaph.es/localizador-cartografico-patrimonio-cultural-andalucia/lc_busqueda.php)

U.14. [P.324] Desarrollo últimos crecimientos urbanos e infraestructuras. Fuente: Campos Sánchez y Abarca Álvarez a partir documentación PGOU, "Emplazamiento y localización en el origen y desarrollo de la forma urbana de las ciudades medias andaluzas de interior"

U.15. [P.324] Suelos artificiales, evolución 1990-2006

U.16. [P.326] Contacto viario-ciudad. Fuente: imagen aérea Bing maps

U.17. [P.328] Ordenación núcleo Lucena. Fuente: PGOU texto refundido 2001

U.18. [P.328] Ordenación núcleo Lucena, estructura general viaria

- U.19. [P.328] Esquema circulaciones sobre imagen base de sistema de información urbana SIU, actualizado 10/2011
- U.20. [P.330] Análisis acceso Lucena: tejidos, tramos. Fuente: elaboración propia con imágenes aéreas y de 'google street view'
- U.21. [P.331] Análisis acceso Lucena: hitos. Fuente: elaboración propia con imágenes aéreas y 'google street view'
- U.22. [P.332] Análisis acceso Lucena: vacíos. Fuente: elaboración propia con imágenes aéreas y 'google street view'
- U.23. [P.333] Análisis acceso Lucena: entorno. Fuente: elaboración propia con imágenes aéreas y de 'google street view'

## **LINARES**

- L.1. [P.336] Linares, imagen de conjunto desde el noreste. Fuente: <http://linaresyjaenavistadepajaro.blogspot.com.es>
- L.2. [P.337] Situación Linares en el valle del Guadalquivir
- L.3. [P.338] Relación entre edificación y territorio, entorno de Linares
- L.4. [P.338] Red ciudades medias POTA modelo territorial, detalle Linares
- L.5. [P.338] Sistema polinuclear de centros regionales, plano 6. Linares está dentro de la zona de 'extensión de la influencia' del centro regional de Jaén
- L.6. [P.338] Sistema intermodal de transportes y comunicaciones, plano 9. Linares está dentro de un nodo de nivel regional, alrededor de Jaén; además es un punto de conexión con redes exteriores, según plano 13 áreas y nodos del sistema intermodal de transportes
- L.7. [P.338] Estrategias y prioridades territoriales para el sistema ferroviario, plano 10. Ciudad conectada a red convencional, área de desarrollo de sistemas ferroviarios metropolitanos y de cercanías
- L.8. [P.340] Mapa topográfico base, Junta de Andalucía. <http://laboratorioediam.cica.es/VisorGenerico/>
- L.9. [P.340] Mapa de los paisajes de Andalucía. Fuente: Atlas de Andalucía. Cartografía ambiental. Sevilla 2005
- L.10. [P.342] Serie de planos del Instituto Geográfico y Estadístico, hoja 905. Fechas: 1919, 1969, y 2002. Fuente: IGN
- L.11. [P.343] Linares. Viaje de Cosme de Médicis por España y Portugal (1668-.1669), lámina 28. Edición por Ángel Sánchez Rivero y Ángela Mariutti de Sánchez Rivero, 1933. Fuente: biblioteca nacional digital de Portugal (purl.pt)
- L.12. [P.345] Paseo de Linarejos, zona de ensanche asociada a estación de tren. Fuente: Diagnóstico ambiental de las ciudades andaluzas de más de 30.000 habitantes, Junta de Andalucía, 2001

- L.13. [P.346] Localización territorial del patrimonio. Fuente: localizador IAPH  
[http://www.iaph.es/localizador-cartografico-patrimonio-cultural-andalucia/lc\\_busqueda.php](http://www.iaph.es/localizador-cartografico-patrimonio-cultural-andalucia/lc_busqueda.php)
- L.14. [P.346] Paisaje minero en torno a Linares (detalle). Autor: Juan Carlos Cazalla. Fuente: banco de imágenes IAPH
- L.15. [P.347] Patrimonio relacionado con la extracción minera, comarca minera Linares-La Carolina
- L.16. [P.347] POTA plano 22, referentes territoriales para la planificación y gestión de los bienes patrimoniales: Red de ciudades y territorios mineros, ruta cultural 'legado andalusí', próxima red de ciudades patrimoniales Jaén-Baeza-Úbeda y red de ciudades Carolinas
- L.17. [P.348] Viario y estructura urbana
- L.18. [P.349] Evolución reciente superficies artificiales. No ha habido un crecimiento urbano significativo en el periodo 1990-2006. Fuente: Portal Ministerio de Fomento, Sistema de Información Urbana SIU, Corine Land Cover
- L.19. [P.350] PGOU avance 2009, plano de usos y sistemas generales (cian, uso residencial /marrón, uso industrial /verdes, espacios libres /añil, sistemas generales)
- L.20. [P.350] Modelo territorial de usos del suelo, PGOU vigente 1995
- L.21. [P.351] Clasificación de suelo y evolución perímetro forma urbana, previsto planeamiento. Fuente: Campos y Abarca, "Emplazamiento y localización en el origen y desarrollo de la forma urbana de las Ciudades Medias andaluzas de interior"
- L.22. [P.352] Análisis acceso Linares: tejidos, tramos. Fuente: elaboración propia con imágenes aéreas y de 'google street view'
- L.23 [P.353] Análisis acceso Linares: hitos. Fuente: elaboración propia con imágenes aéreas y 'google street view'
- L.24 [P.354] Análisis acceso Linares: vacíos. Fuente: elaboración propia con imágenes aéreas y 'google street view'
- L.25 [P.355] Análisis acceso Linares: entorno. Fuente: elaboración propia con imágenes aéreas y de 'google street view'

## 9. ANEJO

- X.1. [P.372] El Croquis 170
- X.2. [P.373] El Croquis 32/33 – edición revisada y ampliada, Madrid 2002
- X.3. [P.375] EUROPAN 3
- X.4. [P.377] Cómo concebir el urbanismo